

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav etnologie

Historické vědy

Michal Křivohlávek

**Vnímání městského prostoru
každodenních cest**

**The Perception of Urban Space
on Daily Trips**

Disertační práce

vedoucí práce - PhDr. Zdeněk Uherek, CSc.

2012

“Prohlašuji, že jsem disertační práci vykonal samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury”.

Michal Křivohlávek

OBSAH

Úvod	5
Kultura mobility, aneb cesty, kterými žijeme.....	7
I. Teoretická část – přehled analytických perspektiv.	11
Etnologické a antropologické přístupy k prostoru	12
Každodenní doprava jako nástroj procesu poznávání	30
Antropologie každodennosti z pohledu denních cest.....	34
Další antropologické perspektivy	38
II. Širší kulturní kontext denní prostorové mobility	42
Motoristé a kultura automobilismu	43
Pasažéři a prostředí veřejné dopravy.....	65
Chodci a pěší doprava	74
Cyklisté a městská dopravní cyklistika	77
III. Terénní výzkum vnímání prostoru každodenních cest	80
Předpoklady výzkumu	81
Metodologie výzkumu.....	85
Interpretace popisů cest podle vnímaných prvků prostoru.....	97
Interpretace popisů cest podle způsobů cestování	113
Závěr	123
Bibliografie	130
Příloha 1: Seznam respondentů.	133
Příloha 2: Osnova řízeného rozhovoru	134
Příloha 3: Přepis rozhovorů (samostatný soubor).....	136

Abstrakt

V současné době dosáhl podíl světové populace žijící ve městech historického maxima a nadále se zvyšuje. Miliardy lidí každodenně cestují za prací, službami nebo vzděláváním. Pravidelný způsob pohybu se významnou měrou podílí na zažívání konkrétního prostoru všedního dne a vytváření obrazu města. Navzdory tomu způsoby každodenního cestování dosud nebyly jako techniky přístupu k prostředí a metoda tvorby životního prostoru dostatečně prozkoumány. Jak je specificky vnímán prostor města lidmi, kteří cestují různými dopravními prostředky? Jaká charakteristická místa a prostředí zaznamenávají lidé při různých druzích cest? Práce podává přehled dosavadních etnologických a antropologických přístupů k prostoru. Na konkrétním případě Prahy dále představuje širší kulturní kontext denní prostorové mobility. A do třetice práce obsahuje výsledky terénního výzkumu, který popisuje konkrétní prostorové vjemy obyvatel Prahy při různých způsobech pohybu.

Today the world population has reached its historical maximum and continues to rise. Billions of people travel in everyday life either to work and school or for community services. The daily practice of commuting substantially contributes to the perception of space of everyday life and to the image of city landscape. Nevertheless the means of everyday transit was not so far investigated as ways how to perceive the environment and method to create life-space. How is the city landscape specifically seen by commuters in different means of transport? What specific places and surroundings people encounter on the different ways of their everyday trips? This paper starts by presentation of different methods of investigation of space in ethnology and anthropology. On the example of Prague presents a broader overview to cultural context of daily space mobility. The third part of paper gives a result of concrete field study, how differently people commuting by diverse means of transportation describe the space and place around them.

Úvod

Předkládaná práce vznikala v průběhu sedmi let a během času se měnil a zrál i akcent jejího vyznění. Na začátku jsem načetl dostupné a vztahující se autory a analytické perspektivy z oblasti etnologie a antropologie prostoru. Vedle sebe se tak ocitli poměrně rozdílní autoři jako Kevin Lynch, Marc Augé, Michel De Certeau, Michel Foucault nebo George Mounin. Spojoval je zájem o žitý, artikulovaný, formovaný a sdílený životní prostor obyvatel současných měst. Avšak zdálo se, že s hranicemi těchto dvou disciplín nejsou možnosti zkoumání a vytváření každodenních obrazů města zcela vyčerpány. Učinil jsem tak krok do psychologie motorizmu Jacka Katze, kognitivní antropologie Andyho Clarka a Davida Chalmerse nebo antropologie každodennosti Henryho Lefebvra. Avšak téma vztahů mezi jedincem a prostředím se tím neuzavíralo, ba naopak. Otevírali se další perspektivy, které jsou v této práci zastoupené zmínkou o teorii prostředí jako příležitosti Tima Ingolta nebo studií o vztahu mezi prostředím a tělesností Kristen Simonsen. Hrozil kolaps. Moje prvotní jednoduchá myšlenka – Jak se podílí způsob cestování na formování každodennosti a žitého prostoru města – se dostala mezi příliš mnoho hlasitých a charizmatických učitelů. Bylo potřeba vydechnout. Uzavřel jsem tedy tuto kapitolu, zaznamenal svoji zkušenost a uvedl ji jako první oddíl této práce – *Přehled analytických perspektiv*.

Co si však počít s tématem které bují a nezadržitelně přerůstá mezi ostatní disciplíny a obory lidské činnosti? Nedokázal jsem chirurgicky odříznout etnologii/antropologii od zbytku kulturního kontextu a tak jsem zkušenosti z dalšího pokračování mé výpravy zahrnul do druhého oddílu práce. Nazval jsem jej *Širší kulturní kontext denní mobility* a míchají se v něm závěry dalších kulturologických analýz s mojí vlastní zkušeností zúčastněného pozorování prostředí. Objevil jsem, že každodenní žitý svět města má tisíce drobných „dělníků“, lidí, kteří se perou a usilují, aby formulovali a dali hlas té své zažívané tváři města. Kloubí se zde politické ambice jedinců živených

podhoubím politických stran, těžkopádná ruka úředníků, odborníků, norem a zavedených pravidel a mnohohlasé bujení otevřené občanské společnosti, kde skupiny jedinců artikuluji své problémy veřejného prostoru a konfrontují možná řešení. Vše je skloubeno se světem kulturní a symbolické produkce, kde průmysl, obchod, reklama a marketing prostupují prostředím a podílejí se na formulování denní zkušenosti. Ani tento výčet však nepřinesl dostatečné uspokojení, jasnou perspektivu a konkrétní výsledek. Bylo nutné přistoupit k samostatnému vlastnímu výzkumu vnímání prostoru.

Třetí oddíl je již právě tímto vlastním dobrodružstvím. Metodologicky vybaven, vědom si kulturního kontextu svého tázání jsem se ponořil do soukromých říší našich spoluobyvatel, abych se důsledně vyptal, co na svých denních cestách prožívají a vidí. Zprvu jsem byl překvapen mírou rozdílnosti, jak jednotliví respondenti reaguji na můj požadavek. Na jednoduchou otázku *Popište mi, prosím, podrobně vaši cestu do práce* zazněla někdy třívětá odpověď a jindy začal epos na hodinu. Naučil jsem se situaci alespoň trochu řídit, ale zároveň mě nepřestala lákat její rozmanitost. Výsledky tohoto posledního již věcného a konkrétního dobrodružství najdete v třetím oddíle s názvem *Terénní výzkum*.

Kultura mobility, aneb cesty, kterými žijeme

Pro pochopení otázky po smyslu každodenních cest je nutné udělat si krátkou exkurzi do vlastní zkušenosti. Snad každý z nás zažil ten zvláštní pocit, když po delší době dojíždění jedním konkrétním prostředkem náhle použije způsob dopravy jiný. Pasažér veřejné dopravy se najednou sveze autem, každodenní chodec naskočí do tramvaje a denní řidič-motorista se náhodou ocitne na jízdním kole. Řada z vás si dokáže vybavit ten zvláštní cizí pocit novoty a neokoukanosti okolí, které jen pár minut před tím pro něj bylo zcela běžné a které již ani nevnímal. Věřím, že tyto okamžiky denního prozření nejsou pouhými náhodami, kterých je život ve městě plný. Věřím a v této práci dokazuji, že tyto vhledy za závěs běžného dne odhalují silnou vrstvu každodennosti, ve které trávíme své životy a skrze niž prožíváme svoje okolí. Tato práce se snaží pomocí analýzy vnímání a prožívání každodennosti uživatelů různých dopravních prostředků dokázat, že různé přepravní praxe zakládají různá žitá místa a životní situace a ve výsledku tvoří rozdílné životní obsahy obyvatel města.

V současné době dosáhla populace žijící ve městech takového počtu, jaký historicky nikdy před tím nebyl. Ve své práci se snažím zdůraznit důležitost vnímání prostředí města skrze praxi každodenního dojíždění za výdělkem nebo vzděláváním, které dnes praktikují již miliardy lidí. Dosud nebyly techniky každodenního cestování po městě, jako analytická perspektiva a úhel pohledu, který odhaluje vnímání a přístup k prostředí, řádně prozkoumány. Etnologie a antropologie města (Urban Ethnology, Urban Anthropology) jako subdisciplína etnologie a kulturní/ sociální antropologie patří mezi nejslibnější vědecké obory v širším poli studií města (Urban Studies). Vědecký úhel pohledu staví na emickém přístupu k jednotlivci jako členovi širších sociálních skupin a při zkoumání jeho vztahu k prostředí využívá etnologických

metod řízených rozhovorů a zúčastněného pozorování. Avšak předmět této studie čerpá i ze širších vztahů, které přinášejí studia sociální geografie (Social Geography), environmentální sociologie (Environmental Sociology) nebo environmentální a sociální psychologie (Environmental and Social Psychology).

Pro účely analýzy vztahu mezi dopravní praxí a vnímáním prostředí stanovuji čtyři způsoby přemísťování, které jsou nejběžnější v evropských městech: chůzi, jízdu na kole, cestování veřejnou dopravou a řízení osobního automobilu. Věřím, že tyto čtyři praktiky pohybu po městě dohromady vytvářejí základ pro běžnou a obecně sdílenou zkušenost z pobytu v prostředí města. Abych rozpoznal charakteristické rysy zkušeností vycházejících z jednotlivých druhů přemísťování, stanovuji čtyři analytické skupiny výlučných uživatelů jednotlivých druhů přemísťování, tzn. skupinu lidí, kteří převážně a po podstatné období svého života chodí pěšky, jezdí na kole, přepravují se veřejnou dopravou nebo řídí automobil. Předpokládám, že tyto čtyři skupiny představují rozdílná pole vnímání a prožívání prostředí současného města.

Pro vytvoření analytické perspektivy na vztah mezi chováním jedince a jeho prostředím je klíčové rozpoznání vzájemné závislosti obou stran vůči sobě. Každý jedinec volí způsob přemísťování (přepravní praxi) na pozadí dopravní nabídky, volbou v rámci jakési „kultury mobility“, kterou nabízejí jednotlivá města a které jsou zavedeny v jednotlivých společnostech. Pro ilustraci a bližší porozumění je možné uvést krátkou charakteristiku dopravního prostředí Prahy: z dob socialismu zděděná vysoce rozvinutá extenzivní síť veřejné dopravy, jejíž rozvoj a kvalita stagnuje, akcelerující rozvoj sítě automobilové dopravy, která přetváří prostředí pražských ulic a mezi určitými skupinami je vysoce atraktivní, snižující se kvalita uličního prostředí pro pěší, které ve stále větší míře podléhá fyzickému záboru parkování aut a zátěží hluku a emisí. Těmto charakteristikám odpovídá dopravní chování obyvatel Prahy z přelomu tisíciletí: vysoká míra dojíždění veřejnou dopravou; pěší docházka spojena

převážně s docházkou ke stanicím veřejné dopravy, s docházkou v historickém jádru, nebo s docházkou v nejbližším okolí místa bydliště/pracoviště; pravidelné dojíždění autem se týká určitých profesních skupin, volných živností a mládeže; dojíždka na kole je marginální a reprezentovaná zvláštní směsicí společenských elit a vzrůstajícím zastoupením mládeže.

Dopravní nabídka tvoří komplex vlivů a podmínek přístupu k prostředí, který se historicky vyvinul přetvářením fyzického přírodního prostředí – procesem tvorby města - a je dále formován politikou vedení a správy měst. A obráceně, každý jedinec formuje svým dopravním chováním prostředí města, v rámci kterého se pohybují ostatní obyvatelé. V tomto smyslu se tedy považují vztahy mezi jedincem, společností a (dopravním) prostředím za část komplexu kultury, za jakousi „kulturu prostorové mobility“.

Disciplíny etnologie a antropologie nabízí řadu přístupů, které dokážou postihnout vliv každodenních dopravních praxí na život obyvatel. Téma vnímání a organizace prostoru je ve studiích lidských společností v etnologii a antropologii dlouhodobou konstantou. Vycházím z úvah a přístupů klíčových autorit v disciplíně, mentálního mapování Kevina Lynche, symbolické organizace prostor Marca Augého, řečových praktik Michela De Certeau nebo popisu psychických procesů v dopravě Jacka Katze. Perspektiva každodennosti se opírá o pojetí každodennosti, jako neviditelné vrstvy organizující denní život Henriho Lefebvrea. Kognitivní antropologie přichází z teorií aktivního externalismu v pojetí Andyho Clarka a Davida Chalmerse, který se dobře hodí k výkladu dopravních praktik jako metody přístupu člověka k prostředí.

Celou studii prostupuje přesvědčení autora, že každodenní doprava - dojíždění - se stává jednou z určujících zkušeností, pomocí které si lidé vytvářejí vztah k místu a společnosti, ve které žijí. Dojíždění má tedy podle autora zásadní určující vliv na život

obyvatel a městských společenství. Tato studie je tudíž vnímána i jako strategický podklad pro stanovení a formulaci cílů dopravních politik měst a krajů. Doprava ve městě není pouhá logistika zboží, doprava formuluje životy stejně zásadně jako velké politické otázky - stát, redistribuce, solidarita, právo a povinnost. Téma dojíždění je principiálním náhledem na otázky životního prostředí a veřejného zdraví obyvatel měst.

I. Teoretická část – přehled analytických perspektiv.

Etnologické a antropologické přístupy k prostoru

Způsoby každodenních cest slouží jako techniky přístupu jedince k prostoru, k osvojení a tvorbě každodenního žitého světa, a obráceně vnímaný a zažívaný prostor vede ke způsobu nazírání na sebe sama. Mysl a prostředí jako samostatné skutečnosti jsou v tomto smyslu spíše krajními polohami, krajními body na škále mezi vnitřním a vnějším, mezi emocionálním a fyzickým, mezi subjektivním a objektivním. Svě okolí spoluurčujeme tím, jaký pro pobyt v něm volíme způsob pohybu, jak sebe do okolí „umísťujeme“. A zpětně, na našem pocitu a prožitku sebe sama se spolupodílí prožitek z prostředí, který se nám v interakci nabízí. Techniky pohybu jsou tak klíčovými spolu-determinátory vytváření žitého světa, obrazu, který si tvoříme o svém okolí i o sobě sama. Etnologie a příbuzné vědy dlouhodobě zkoumají, jak je prostor vnímán, vytvářen a prožíván. Pro účely postihnoutí role a charakteru každodenních cest používám vybrané analytické modely pojetí prostoru.

Obraz města Kevina Lynche

Kevin Lynch ve své průlomové práci *The Image of the City* vytvořil metodu záznamu a postup analýzy, jak vnímají fyzické objekty a fyzické charakteristiky města různí uživatelé (Lynch, 1960). Jednalo se o metodu evokace prostorových představ prostředí města a jejich záznam na čistý list papíru samotným obyvatelem. Vzniklé malby ztvárňovaly existující fyzické prostředí města, a tím, jak vyzdvihovali či opomíjeli různé prostorové prvky, poukazovaly na to, jak specificky a rozdílně může být svými obyvateli město vnímáno. Pro naši práci je důležité, že Kevin Lynch došel k závěru, že běžné cesty a cestování po městě jsou klíčovými vlivy, pod kterými se utváří představy o prostoru města. Ve své studii charakterizuje některé momenty, které jsou typické pro motoristy, pasažéry, nebo chodce.

Základními kameny vnímání města jsou podle Lynche prvky dopravního uzlu – křižovatky cest (Node), nějak významného orientačního bodu (Landmark), důležitou roli ve vnímání hrají lineární zlomy v kontinuitě tras a prostředí (Edge) a dvojdimenzionální okrsky, tzn. území s určitou charakteristikou, do kterých lze vstupovat (Districts). Z pohledu této práce jsou důležité, že uživatelé různých dopravních prostředků vnímají a orientují se podle rozdílné soustavy prvků. Co může být pro pasažéra železnice dopravní uzel, je z hlediska řidiče bariéra – okraj, podle kterého je situována a odkláněna jeho dráha. A obráceně – viditelná honosná budova hlavního nádraží může být orientačním bodem pro řidiče (Landmark), ale pasažér, ačkoli přestupuje přímo v tomto bodě, nebude tuto strukturu vnímat jako orientační bod, nýbrž jako dopravní uzel.

Prvním principem organizace prostoru, který je do značné míry shodný pro všechny uživatele, je organizace prostoru podle pravidelných cestovních tras. Pravidelné a zažité cesty tak ve vnímání a představách vytvářejí jakési osy či těžiště, kolem kterých jsou pak řazeny, a od kterých jsou odvozovány, ostatní významná místa ve městě. Ve výzkumu Kevina Lynche byly takovými drahami silnice, pěší zóny, železnice či vodní kanály. Výrazně se liší míra spojitosti a diskontinuity mezi trasami vnímanými na základě pěší cesty, jízdy autem nebo jízdy městskou železnici.

Pěší cesta může logicky zaznamenat na kratším úseku více detailů a zanechat v chodci podrobnější strukturu prostředí. Kolik různých dojmů a vjemů v chodci vyvolá a zanechá, ovšem záleží na charakteru prostředí a jeho okolí. Pěší cesta sledující dálnici nebo plavební kanál může být z hlediska bohatství otisku prostoru do myslí jedince poměrně chudá. Jak ale popisují v dalších kapitolách, v takové situaci stále zůstávají ve hře aspekty přímého vystavení se venkovnímu prostředí a vlivu aktivního pohybu těla na vnímání okolí. Pro kontinuitu a prostorovou koherenci vnímané trasy je důležitá její čitelnost a prostorová návaznost. V případě skeletových

dopravních struktur pro motorová vozidla (dálnice, rychlostní komunikace, radiály, okruhy, spojky, urychlovače) ztrácí v řadě případů řidič směrovou srozumitelnost. Stává se tak díky logice vedení těchto tras, které vzhledem ke své trvalé zátěžovosti a prostorovým nárokům nemohou sledovat přímou cestu k cíli, nýbrž volí trasování v koridorech „odvrácených stran“ města (zadní trakty objektů, bývalé sady a zahrady, průmyslová území, hranice mezi čtvrtěmi). Výsledkem je trasa, která objíždí svůj cíl, aby k němu byla dovedena z druhé strany¹. Prostorovou srozumitelnost řidiče ohrožují také řešení mimoúrovňových křižovatek a sjezdů a odbočení z rychlostních silnic, které bez ohledu na směr cesty probíhá vždy vpravo.

Důležitý je Lynchův postřeh o neviditelnosti některých míst a specificky některých linií nebo drah v pohledu obyvatel. V mentální mapě obyvatel, jsou zatížená a znehodnocená území vytěsněna a z hlediska zájmu a pozornosti jedince neviditelná. Typicky se tak může jednat o dálnice (okruhy či radiály) nebo v menší míře o železniční koridory. Obyvatel, který reziduje poblíž kapacitní silnice, pak bude mít naprostou většinu svých tras a prostorových vjemů orientovanu pouze na jednu stranu – směrem pryč od silnice. Druhá polovina pro něj tak může zůstat bílou plochou, *terrou incognita*. Tento efekt parcelizace a diskontinuity prostředí města je

¹ Na této logice stojí pojetí smyslu městských silničních okruhů pro moderní města. Motoristé rezidující ve středním pásu města pro každou vnitroměstskou cestu vyjíždějí po radiále směrem k vnějšímu okruhu, aby se po jeho prstenci dostali k radiále vedoucí z vnějšího pásma zpět dovnitř k jejich cíli. Tangenciální cesty napříč územím, ačkoli z hlediska čistě geografického výrazněji kratší, jsou motoristům pomocí různých dopravních opatření odepřeny. Výsledný efekt může mít výrazný dopad na dopravní chování společnosti a odvozeně na charakter území. Chodec, cyklista a pasažér veřejné dopravy se ubírají k cíli přímo skrze prostředí ulic bez nadměrné zátěže (vyjma nutnosti překonání radiál). Řidič za svůj komfort dojížděky po městě automobilem platí delší dobou jízdy. Bez celkové filozofie a definované cílové podoby území (kolik chceme mít aut v které čtvrti a které ulici) ovšem okruhy mohou sloužit jako dodaná vyšší dopravní kapacita ke stávajícím dopravním sítím ve městě. Takto (ne) řešené dopravní prostředí pak bude mít dopad na vyšší užívání automobilů k cestám po městě a výsledně na vyšší plošné zatížení území automobily.

nebezpečným efektem svázání prostoru kapacitními motorovými drahami při nedostatečném ohledu na prostorové zájmy rezidentů².

Ačkoli jsou trasy převažující charakteristikou, vysoce záleží na úrovni znalosti města. Obecně lze tvrdit, že lidé méně znalí města uvažují spíše v termínech celých okrsků, nebo obecných charakteristik místa, zatímco čím více je člověk obeznámen, tím jeho vědomí města přechází na menší a detaily a prvky. Kevin Lynch potvrdil, že existuje veřejný obraz, představa města, která se skládá z množství individuálních představ, jež však lze podle společných charakteristik seřadit do skupin.

Žitý prostor z pohledu řidiče Jacka Katze

Sociolog Jack Katz se systematicky zabýval vnímáním a chováním řidičů v okolí Los Angeles v USA. Se svými studenty absolvoval stovky každodenních jízd řidičů ze svých domovů do svých prací, za svými koníčky a rodinami. Zabýval se pravidelnými rutinními cestami a zajímaly ho typické prvky prožitku a vnímání situací řidiči. K jeho studii se odkazují i v jiných kapitolách, kde se zabývám emocemi spojenými s automobilismem. Situaci řidiče v automobilu popisuje Katz jako zvláštně dvojznačnou. Řidič je nucen řešit okamžité operativní situace v reakci na dění na silnici, nicméně soustředění na řízení je zvláštním způsobem „nepřítomné“ jednání, které vyžaduje specifickou a téměř intuitivní pozornost a rozhodování. Řidič ve svém voze je tedy v konkrétním místě přítomen jen částí své osobnosti, zbylá kapacita se ubírá retrospektivně nebo směrem do budoucna, k cíli své cesty (Katz, 1999). Řidičova situace vede ve výsledku k potlačení prožitku prostředí, ve kterém je cesta realizována. Nutnost soustředit se na aktuální vedení vozu a nezbytná fixace pozornosti na koridor cesty neumožňuje rozvíjet vjemy a navazovat vztahy k okolí. Tuto specifickou pozici řidiče umocňuje odpověď prostředí, ve kterém se řízení

² Signifikantním příkladem v Praze je sídliště Spořilov. Trojúhelník o hraně jednoho kilometru uzavřený dálničními komunikacemi dálnicí D1, Spořilovskou spojkou a Jižní spojkou.

odehrává. Poměrně přesně mohou být vedeny paralely mezi atraktivitou prostředí a mírou jejich zatížení automobilovou dopravou. Urbanistické studie (např. Gehl, 2008) poukazují na závislost mezi měrou ekonomických a sociálních funkcí veřejného prostoru ulic vůči objemu motorové dopravy. Na některých místech lze až aritmeticky doložit, že čím větší počet aut, tím menší počet chodců, obchodů a služeb ve veřejném prostoru. Výsledkem dlouhodobého působení motorové dopravy tak dochází k potlačování ostatních funkcí veřejného prostoru, fakticky k jeho umrtvení. Přitom se může jednat o architektonicky a historicky hodnotná území, která si v sobě potenciál rozvoje nadále udržují. Výsledkem působení nadměrné motorové dopravy tedy je nižší bohatství funkcí a rozmanitosti prostředí. Takto pervertované prostředí se zpětně jeví řidiči jako pusté, nehostinné či opuštěné, což spolu s omezenou možností vnímání z pozice řidiče vede k jeho opomíjení. Řidič tedy není zcela na svém místě ani ve voze, ani v krajině kolem. Kam se jeho pozornost tedy upírá? Ke zdroji a cíli své cesty. K prostředí v práci, v rodině nebo v kolektivu svých blízkých (Katz, 1999).

Formy praktik organizujících prostor – Michel De Certeau

Podrobnou analýzu vnímání prostoru založenou na jazykovém výzkumu přinesl francouzský antropolog Certeau. Jedním z polí jeho výzkumu byly problémy současné městské civilizace, zejména způsoby každodennosti a různé formy konstrukce představ o žitém prostoru, které si vytvářejí obyvatelé současných měst. Úvahy nad pojetím prostorovosti u tohoto autora jsou závažné právě díky vhodnému propojení empirického materiálu z rozličných výzkumů se silným teoretickým zázemím tradice francouzských společenských věd. Certeauova úvaha nad formami prostorovosti vychází především z výzkumů o spontánní tvorbě prostorových představ obyvateli měst v situacích jejich každodenního života. Základním impulsem byla práce Ch. Linde a W. Labova (Labov, 1975) zkoumající z hlediska sémiologie

strategie řeči, které lidé užívají při běžném popisu svých příbytků, chtějí-li je představit cizinci. Bezprostřední impulsy o strategiích umisťování získané tímto výzkumem pak Certeau transponuje do pole kultury chápané jako soubor textů³, kde se pomocí jejich případu snaží demonstrovat obecnou platnost jim vlastních pravidel.

Certeau zabývá analýzou prostorovosti především z hlediska její praxe, tj. z hlediska studia operací, které *umisťují* do prostoru (De Certeau, 1996). Jeho pojetí prostorovosti je odvislé od procesů, které ho v rámci jistých řečových situací formují. V širokém celku akcí organizujících prostor bere autor v úvahu v tomto případě pouze vyprávění- narativní akce. Tento specifický případ mu umožňuje zachytit a zpřesnit některé elementární formy praktik, které organizují prostor.

Podle Certeaua existují v zásadě dva elementární způsoby determinace prostorů: *předměty* a *operace*, které spoluzakládají dva rozdílné typy prostorů: typ *mapa* a typ *cesta*. Determinace operacemi, jejímž produktem je představa prostoru jako *cesty* (itineráře) je sérií akcí a operací, pomocí kterých vypravěč popisuje, vykresluje (a tím pádem i konstruuje) prostor, kterým se lze dostat z jednoho místa na druhé (v citovaném příkladě do každé místnosti jeho bytu). Za determinaci prostoru operacemi můžeme považovat například tento popis: „...*když vejdeš dovnitř, půjdeš doleva, prvními dveřmi zahneš doprava a dojdeš do kuchyně*.“ Cesta je jedním typem antropologického jazyka prostoru, jedním ze způsobů jak lidé formulují svůj vlastní žitý prostor. Certeau k tomu dodává: „Řetězec operací umisťujících do prostoru jako by byl vytečkován odkazy k tomu, co vytváří (reprezentace míst) nebo k tomu, co implikuje (místní řád).“ (Certeau 1996:83). *Dráha* (path) je série jednotek,

^{3 3} Certeau se nechává inspirovat Tartuskou školou, viz např: Lotman, J. M. (1994) *Text a kultura*, Bratislava: Archa

buď mobilních (*zahneš doprava, půjdeš doleva*) nebo statických (*vpravo je, vlevo je*), ze kterých se tento popis či vykreslení prostoru skládá.

Determinace prostoru prostřednictvím popisovatelů typu mapa je druhým způsobem, který Certeau zachytil v analýze vyprávění o příbytcích. O determinaci prostoru předměty se hovoří tehdy, převažují-li ve vyprávění body popisovatelů typu mapa, jejichž funkcí je "*... označit buď určitý efekt získaný cestou (...) nebo určitý údaj...*" (Certeau 1996:83). Příkladem takových popisovatelů jsou výroky ve vyprávění jako například "je tam zed", který postuluje určitou hranici, "jsou tam dveře", postulující určitou možnost či "*je tam jednosměrka*" vyvolávající dojem povinnosti. Souborem těchto bodů vzniká *mapa*-totalizující zploštěné pozorování, zákon určitého místa tvořeného předměty, které byly zredukovatelné na spočívání něčeho neživého. Při popisování prostorů dochází ke vzájemnému podmiňování popisovatelů typu mapa a cesta. Vzhledem k častějšímu užití popisovatelů typu *cesta* oproti popisovatelům typu *mapa*, převládá situace, kdy první z nich podmiňuje ten druhý. Příklad, kdy popisovatel *cesta* podmiňuje popisovatele *mapa* může být: "půjdeš doleva, tam budou dveře". Existují však i opačné případy, kdy popisovatel mapy podmiňuje existenci popisovatele cesty (př. uvidíš jedny dveře, půjdeš dalšími).

V jisté návaznosti na tyto praktiky, jejíž věrnost či odchylky nejsou bohužel zcela zřejmé, Certeau postuluje existenci dvou do značné míry protichůdných forem prostorovosti: *místa a prostoru*. *Prostor* je křižovatkou těles v pohybu, je ožíván množinou pohybů, které se v něm dějí, je důsledkem operací (!), které ho orientují směrově, okolnostně (rychlostně) i časově. Nemá jednoznačnost ani stabilitu "*vlastního*", *v podstatě je prostor používané místo. Prostor je strukturován rozčleněním, je organizován určením hranic*: "... v působení městské sítě stejně jako venkovské krajiny není prostorovosti, jež by nebyla organizována určením hranic."

(Certeau 1996:87). Tato diferenciacie prostorů je naprosto základní, umožňující hry prostorů. Determinace jednoho prostoru je duální a operativní, tzn. že se v problematice promluvy vztahuje k „mezitímnímu“ procesu. Mezitímní operace zakládají text vymezením i překročením jeho hranic, vytvářejí text (a prostor) z útržků a fragmentů jiných textů a zakládají tak texty nové, které určující vztah mezi texty úvodními. Certeau uvádí příklad kritického vydání spisu, které také určuje vztahy původního textu k jiným a postuluje tak hranici mezi spisem a jeho kritikou, kterou ale v ten samý moment překračuje ustanovením jejich vzájemného vztahu. Certeauův prostor je artikulován "enunciační fokusací" (umístěním těla do prostoru), určitým aktem užívání. Kde mizí vyprávění, nastává ztráta prostoru.

Oproti prostoru je *místo* formou stabilní: "Místo je řád (ať už jakýkoliv), podle něhož jsou prvky distribuovány ve vztazích koexistence" (Certeau 1996:79-80). Na místě vládne zákon "vlastního", prvky, které se zde vyskytují, jsou situovány jedny vedle druhých, každý je umístěn na "vlastním" a odlišném místě. Nelze navodit situaci, kdy dva různé prvky zaujímají jednu a tu samou pozici v daném místě. Zde lze vysledovat podobnost s Foucaultovou formou prostoru- *umístěním*, jež bude představena později. Místo je tedy statickým uskupením pozic, které ve smyslu uspořádání a řádu indikuje určitou stabilitu.

Prostory a místa nejsou dle Certeaua vůči sobě formami stabilními a neměnnými. Ba naopak, místo se může změnit v prostor během okamžiku právě tím, že do té doby nehybného strnulého řádu vstoupí historický subjekt se svojí akcí. Na druhé straně "smrtí" subjektu, ztrátou jeho životnosti, jeho pohybu se z prostoru rázem stává místo. Takovéto přeměny prostoru v místa a obráceně jsou jednou z nejzákladnějších "her", které texty svou formulací či organizací míst (a prostorů) vytrvale uskutečňují. V praxi lze toto rozlišení přibližně demonstrovat na dvou (neustále se podmiňujících a doplňujících) taktikách textu vznikajícího během

narativních operací týkajících se popisu vlastního bytu. Certeau tvrdí, že prostor je v podstatě používané místo a nabízí několik případů "oživených" míst. Jako příklad uvádí situaci urbanistického návrhu ulice načrtnutého na papíře (místa, kde jsou všechny budoucí elementy zaneseny v neměnné pozici jednoho k druhému) a prostoru, jenž vzniká z ulice- místa s jejím prvním chodcem. Jestliže Certeau tvrdí, že „prostor je tedy vzhledem k místu přibližně tím, čím se stává slovo, když je vyřčeno..." (Certeau 1996:80), odkazuje tím přímo k saussureovskému rozlišení mezi gramatickými pravidly jazyka *langue* a konkrétní realizací řeči *parole*. V tomto pojetí by řád místa, soubor vztahů, jimiž je tvořeno, hrál roli gramatických pravidel a jeho oživení (a tím pádem změna v prostor) by znamenalo konkrétní užití řeči - prostoru. Problém s touto paralelou může nastat, představíme-li si zpětný přechod (ustrnutí) živého prostoru v místo, které v situaci prostorových syntaxí nemusí nutně odpovídat charakteru a řádu původního místa, jehož oživením vznikl prostor. Domnívám se však, že i tato situace může v jazyce nastat.

Prostor města u Marca Augého

Marc Augé je francouzský antropolog, který se věnuje sblížení etnologické perspektivy s poli výzkumu „blízkého“ světa (jako opozice k tradičně konstruované představě etnologie/antropologie jako vědy zkoumají vzdálené, primitivní a exotické). Jedním z hlavních oblastí jeho výzkumu je současná společnost a její životní prostředí- město; je např. autorem detailní studie o pařížském metru (Augé, *Un Ethnologue dans le métro*, 1986). Augého prostor je jiného řádu než u předcházejícího autora, je více „reálný“, odvozující se od konkrétních míst. Avšak důležitým jednotícím momentem pro oba je, že pro charakter prostoru je určující, jaký vztah k němu zaujímáme my- ať už jako jeho pozorovatelé či jako jeho strůjci.

Augé tvrdí že ve dnešním individualizovaném světě "... prostor může být prostorem pro všechny, jen je-li místem pro každého a ponechává místo pro možnosti cest."

(Augé, 1999:119). Uplatňuje se zde obdobný vztah jako mezi Certeauho mapou a cestou kdy plán města (jako třeba Augého oblíbený plán pařížského metra) na jedné straně nabízí formu místa přijatelnou (uchopitelnou či představitelnou) pro každého a na straně druhé umožňuje každému jedinci v tomto místě zakládat vlastní prostory. Všichni víme (nebo máme šanci vědět) že existuje pavučina barevných tras metra, jež je symbolickým odrazem reálného rozložení tras v prostoru města a v jejíchž jednotlivých bodech se nacházejí různé uzly (stanice průjezdní, přestupní či, konečné); avšak každý z nás realizuje svůj vlastní prostor prostřednictvím individuální cesty, svým vlastním vnímáním a prožíváním během jízdy.

Zakládat individuální prostor v dnešním moderním městě je vlastně velmi jednoduché; stačí pouhá jízdenka do některého z řady přepravních prostředků a být dostatečně otevřený (a ochotný) vnímat vlastní myšlenky a pocity, které přicházejí s neustále se měnícími scénériemi či situacemi. V dialogu s prostorovými obrazy města, na periferiích individuálního a sociálního světa vzniká blažený pocit, iluze pohybu, jakési dnešní "opium města".

Avšak podívejme se na to, jakým dalším způsobem Augé nahlíží problematiku současného prostoru. Jeho základními pojmy jsou *místo* a *ne-místo*. Místem se rozumí takový prostor, který 1) umožňuje jedincům nabývat identity, definovat se s jeho pomocí, 2) je vztahový, lze v něm nalézat stopy minulosti a souvislosti a 3) je symbolický, umožňuje vztah komplementarity každého z držitelů k sobě samému, ke druhým držitelům a ke společným dějinám. Ne- místo je definováno jako prostor, který nedisponuje ani jedním z parametrů místa. Důležitým charakterem těchto pojmů tedy je, že s jejich pomocí *"...označujeme zároveň reálné prostory a vztah, který k nim mají jejich uživatelé."* (Augé, 1999:109). Místa i ne-místa tedy mohou být definována dvojím způsobem- prostřednictvím jejich reálné existence i prostřednictvím vztahů, do kterých vstupují. Z tohoto pojetí plyne, že to, co se jeví

býti z hlediska některých lidí místem, může pro jiné znamenat ne-místo. Augé se pomocí tohoto rozčlenění pokouší popsat současný trend v budování (městského) prostoru, kdy dřívější velký počet různých *míst* je nahrazován unifikovanými a neutrálními *ne-místy*- prostředími, ve kterých je obtížné nabývat identity, vztahu k minulosti či sobě samému a druhým: "Jestliže je obtížné vytvářet místa, je to proto, že je ještě obtížnější definovat vztahy." (Augé, 1999:119). V jakém vztahu k místům či ne-místům jsou ale poté naše individuální cesty v prostoru (jízdy metrem)? Zakládají místa, či ne-místa? To zřejmě bude záležet na charakteru každé cesty zvlášť. Augé nevnímá dnešní změny v prostoru světa pouze negativně, jako ztrátu vztahu a identifikace. Ne-místa totiž na druhé straně považuje za prostory individuální svobody, kde jedince nedusí příliš velká blízkost či krutosti sousedství místa, za prostory bez diktatury předsudků a přeplněnosti smyslem. Vnímá však také další nebezpečí takto nabyté svobody, která, není-li korigována existencí míst a (tudíž vztahů) "může zacházet až k šílenství samoty" (Augé, 1999:121).

Avšak i přes současný silný trend individualizace v dnešních městech k identifikaci s místy dochází. Tato identifikace je však do značné míry charakteristická svojí abstraktní povahou, vztah se neutváří na základě společného vnímání dějin či ve vymezení k nějakému protikladu (venkov), nýbrž jako identifikace s abstraktní kolektivitou (sportovní tým, spotřební značka) prostřednictvím velmi zjednodušených symbolických prostředků (barva, znak, symbol).

Organizace prostoru Michela Foucalta

Michel Foucault byl proslaveným filozofem, historikem a teoretikem vědy a kultury. Ve svých pracích se často zabýval vznikem a historií jevů, které se vyskytují na okraji pozornosti a zájmu společnosti (šílenství, delikvence) a nabízel tak nové perspektivy na charakter zkušenosti evropského člověka. Podobně se i jeho práce zaměřuje

především na specifické druhy prostorů, které hrají v prostorové organizaci západní společnosti velmi charakteristickou úlohu (Foucault, 1998).

Foucault ve svém článku přistupuje k různým typům prostorovosti z perspektivy dynamiky jejich změn v čase. Dle autora má prostor v západní zkušenosti svoje dějiny a v průběhu věků nabýval různých dílčích forem. Tak je možné například uvažovat o středověkém prostoru jako o prostoru lokalizace, tzn. takovém prostoru, kde převládala pevná hierarchie míst organizovaných do binárních opozic. S Galileem poté dochází k rozpuštění většiny hranic, k zavedení nekonečného a nekonečně otevřeného prostoru. V takovém prostoru jako by "místo věci bylo už jen bodem jejího pohybu, a právě tak stabilita věci byla pouze jejím nekonečně zpomaleným pohybem" (Foucault 1998:72). Tento stav je zajímavý, jelikož popírá jakoukoli indikaci stability místa- všechno se hýbe a když ne, tak je to tím, že to nevidíme. Místo, tak jak ho vnímá Certeau, přestalo existovat, nelze nalézt řád, pouze zachytit trajektorie věci v pohybu.

V současné době ale dle Foucaulta dochází k dalšímu posunu od stavu rozprostraněnosti ke stavu umístění, které je autorem definováno jako vztahy blízkosti mezi body nebo prvky, jenž je možné popsat jako série, stromy nebo sítě. Avšak umístění, ačkoli vzdálené formě středověké lokalizace, není stále ještě zcela zbaveno členění do zavedených opozic (autor říká, že není zcela "desakralizováno"). Stále ještě zbývá dostatek institucí natolik silných, že dokáží více či méně účinně členit prostor do dvojic: shledáváme se s prostorem veřejným versus soukromým, společenským kontra rodinným či užitkovým proti prostoru kultury. Tyto všechny prostory (a hlavně způsob jejich organizace) jsou dle Foucaulta živeny "skrytou přítomností posvátného" (Foucault 1998:74). Současný stav prostorového umístění skutečností je na rozdíl od předchozího podobný Certeauově pojetí místa. Pro tohoto badatele je místo obdobně tvořeno prvky ve vztazích koexistence, které

dohromady vytvářejí jakési momentální uskupení pozic. Rozdíl je ale v pojetí dalšího, (nebo chceme-li "druhého") prostoru, jak je vnímají inkriminovaní autoři. Certeau za druh prostorovosti komplementární k místu považuje prostor, jenž je vlastně používaným místem a přechod mezi jedním a druhým je zcela okamžitý, jestliže dochází k oživení místa či ustrnutí prostoru. Foucaultovo rozdělení se zdá být jiného charakteru: rozděluje prostory primárně na vnitřní a vnější a zmiňovaný charakter umístění patří k prostoru vnějšímu. O prostorech vnitřních Foucault hovoří takto: "...nežijeme ve stejnorodém a prázdném prostoru, ale naopak v prostoru, který je nejen plně nasycen kvalitami, ale také plný fantasmat. Prostor našeho prvotního vnímání, prostor našich snů a našich vášní v sobě uchovávají kvality, které jako by mu byly niterně vlastní..." (Foucault 1998:74). Zásadní charakterem vnitřního prostoru je tedy přítomnost kvality, na rozdíl od pojetí vnějšího prostoru (ať už lokalizace, rozprostraněnosti či umístění), kde se s tímto rysem explicitně nesetkáváme.

Zásadním momentem Foucaultova myšlení je uvedení zcela specifických vnějších míst- utopie a heterotopie. Tyto jsou specifickými místy, která "mají tu zvláštní vlastnost, že zaujímají vztah ke všem ostatním místům, a to takový, že zpochybňují, neutralizují nebo převracejí soubor vztahů, které označují, zrcadlí nebo reflektují" (Foucault 1998:75). Na utopiích je zajímavé, že jsou to umístění bez skutečného místa, bez reálného prostoru. Jsou to analogie, reference ke skutečnosti, ovšem ze zásady neskutečné, skutečnosti neodpovídající a vytvářející buď jakýsi utopický model své předlohy, nebo naopak její pravý opak. Vymykají se tedy všem běžným místům, která mají svá reálná umístění v prostoru a jsou definovatelná souborem vztahů, které zaujímají vůči svému okolí. Heterotopie jsou podle autora na druhé straně reálná místa, která však zaujímají vůči všem ostatním místům kontra- pozici a převracejí je naruby. Dle Foucaulta je výskyt těchto míst antropologickou konstantou

kultury- neexistuje na světě společnost, která by v sobě tyto proti- místa nezahrnovala.

Orientace v prostoru Georga Mounina

Francouzský lingvista Georges Mounin napsal z hlediska zaměření svého oboru provokativní článek o možnostech využití názvů a jmen míst (landmarks) jako materiálu pro "sémiologii orientace v prostoru" (Mounin, 1980). Co tím měl na mysli? Vychází z široké definice sémiologie jako vědy o všech lidských komunikačních systémech vyjma přirozeného jazyka a mezi tyto systémy komunikace řadí i způsob orientace člověka v prostoru pomocí různých míst a jejich pojmenování. Úlohu základních dat v jeho práci hrají informace o názvech a charakteru orientačních bodů, které lze najít na mapě či plánu dnes již téměř kteréhokoli města. Mounin se snaží na základě podobností či opakovaných výskytů jednotlivých typů bodů vypátrat, v jaký "systém" jsou tyto orientační znaky složeny a jaké mají charakteristické vlastnosti. Ideálně by při práci nad konkrétním prostorem (městem nebo jeho částí) mohlo dojít k nalezení jeho "prostorové skladby", jakéhosi vzorce orientace obyvatel v prostoru.

Narážíme zde na problém, co jsou ony orientační body, co je činí tím, že hrají právě takovou úlohu a pro koho tuto roli hrají. V případě turizmu a historického města se odpověď zdá být poměrně jednoduchá, složitější situace nastává při představě města jako celku v různosti jeho fyzických forem a rozmanitosti způsobů vnímání obyvatel. Autor statě se pokouší uchopit mnohost prostorových symbolů pomocí rozčlenění do řady skupin podle různých kritérií, při jejich explanaci si navíc pomáhá perspektivou jejich vývoje a trvání v čase.

Za nejstarší a "původní" považuje ty body orientace, které odrážejí přírodní jevy v krajině, jako jsou významné stromy, skály, řeky apod. Tuto skupinu lze nazvat

topografickými body orientace. Další skupinou mohou být geografická pojmenování míst (nejčastěji ulic), která vyjadřují směrovou orientaci daného místa, jeho zasazení v rámci širší geografické pozice. Sem spadají abstraktní orientační názvy- Východní či Západní ulice anebo směrové odkazy k dalším městům- ulice Plzeňská či Kolínská. Další parametr rozdělení, který Mounin navrhuje, je dle jejich charakteru na body ikonografické a abstraktní: ikonografické jsou ty, jejichž označení odpovídá faktické povaze daného bodu (takovým může být Palackého most, je-li skutečně mostem), abstraktními se rozumí takové, jež v současnosti odkazují k již minulé faktické povaze (Vychovatelna), jejichž povaha není dostatečně zřejmá (Můstek) anebo jejichž označení je čistě abstraktně administrativní (Pražská 13). Jinými charaktery našich orientačních bodů jsou jejich odkazy k dnes již neexistující skutečnosti (Senovážné náměstí, Koňský trh), výlety do historie (Náměstí Jiřího z Poděbrad) či funkce "politiky paměti" (Fučíkova). Je jistě možné najít další parametry, podle kterých lze řadit body orientace; ve většině případů bude spadat ten který bod do více kategorií najednou. Je však nutné poukázat na jednu velice zajímavou paralelu mezi orientací v prostoru a domovským polem autorova bádání- jazykem. Otázkou nám je, jak se vyrovnat s totalitou souhrnu všech orientačních bodů daného místa (města) a jeho pravidel (jež si můžeme představit, jako kdyby všichni jeho obyvatelé i návštěvníci "vysypali na hromadu" všechny orientační body, které při pobytu ve městě použili a my v nich posléze našli jisté pravidelnosti) v kontrastu k neúplnosti bodů a strategií orientace užívaných každým jedincem zvlášť. Za reprezentanta souhrnu, ačkoli vědom si problematičnosti, považuje Mounin právě různé plány a mapy města; nazývá je "oficiálními body orientace". Je však nutné pochopit, že akt užití prostoru a jeho charakteristických rysů k orientaci je neodvratně tvůrčím aktem a je vždy pouze jednou z nekonečně mnoha možných variant orientace. Souhrn všech orientačních bodů a pravidel jejich použití lze přirovnat ke gramatickým pravidlům jazyka-

saussureovskému langue a jednotlivé akty orientace k jeho užití- jazykovým promlouvám parole.

Prostor každodenních cest jako dráha, místo a plocha

Ukázky přemýšlení o prostoru nám nabídly několik zásadních perspektiv, jak lze o pojmání a organizaci prostoru uvažovat a nabídly vodítko, jak lze přistoupit k analýze prostorovosti v každodenních cestách obyvatel měst. Každý z autorů představuje trochu jiný úhel pohledu, nabízí nám ke zvažování trochu jiný „prostor“. U Lynche se jedná o prostor, který je odvozený od kartografického pojetí prostředí fyzického světa. Jedná se však o jakési subjektivní mapování, soukromou kartografii postavenou na technikách a zkušenostech všedního dne. Kdyby všichni obyvatelé města zanesli svoje vjemy na jednu mapu, získali bychom mentální plán města svých obyvatel, jakýsi protějšek s běžným kartografickým plánem – mapu žitého prostoru. Lynch je nejbližší centru našeho výzkum, tj. každodennosti skupin obyvatel demonstrované na vnímání a přístupu k fyzickému prostředí. Ketz se pohybuje ve světě emocí, v prostoru, který, ač založený na fyzickém jednání, je kompletně vybarvený a vykreslený pocity, prožitky, touhami a vášněmi. V jeho pojetí je pohyb v prostoru sledem neustálých impulzů, vedoucích k potlačení či vyvolání emocí a dojmů. Pro Certeaua je prostorem především pole jazyka, kterým artikuluje své zkušenosti a zakládáme prostor, ve kterém může existovat. Augé zase pod pojmem místa rozumí prostředí, ve kterém se může uskutečňovat vztah člověka k sobě samému, ke svým souputníkům a ke společnosti a jejím dějinám jako celku. Pro Foucaulta je dějinná skutečnost vždy charakteristická určitým způsobem organizace prostoru, formy rozvržení prostorovosti jsou implicitní kultuře v každé z fází jejího stavu. A nakonec Mounin se snaží rozvrhnout náš žitý městský prostor z hlediska potřeby naší orientace v něm; zdánlivě bytostně „fyzická“ záležitost přechází po chvíli systematického studia úlohy „Landmarks“ do oblasti výzkumu lidského

vnímání a poznání. Každá z těchto perspektiv má svojí platnost a je potřeba, aby byla při snaze o šetření prostoru našich zkušeností vzata v úvahu. Zvláštním rysem je, že ačkoli si některé z těchto metod mohou klást nárok na jistou univerzalitu, navzájem nabízejí vůči sobě komplementární či paralelní výklady vztahů k prostorovosti.

Vztahy mezi způsobem pohybu a výsledným obrazem žitého prostředí lze uskupit do tří oblastí podle převažujících charakteristik. Získáme tak model vnímání prostředí jako *dráhy*, *místa* (*resp. prostoru*) a *plochy*. Tyto oblasti se zřídka vyskytují zcela samostatně, odděleně od sebe a oproštěně od příměsí jedné od druhé. Daleko více jsou vrstvami, které k sobě přiléhají, interagují a spolu vytváří výsledný model vnímání. Pro naše účely však slouží tyto skupiny odděleně jako analytické modely, na kterých lze demonstrovat principy jednotlivých aktů pojmání prostoru.

V každodenní praxi motoristů dochází k prolnutí a kombinaci vnímání prostředí jako dráhy a specifického vnímání místa. Okamžité vnější prostředí je pro motoristu – řidiče striktně limitované nutností sledování vlastní dráhy vozu. Možnost sledování okolního dění, scénérií, situací či jiných událostí existujících ve vnějším fyzickém prostoru, je omezená a přesně určená. Pouze místa dopravních kongescí nebo momenty čekání na zelenou jsou okamžiky, kdy část pozornosti může být uvolněna od přilnutí k trajektorii cesty. Avšak efekt a princip automobilu umožňuje, že povinnosti sledovat dění v provozu zaměstnává pouze část vědomé kapacity vnímání. Druhá část je uvolněna k prožitku prostoru uvnitř kabiny (uzavřenost, ohraničenost, soukromí, odpočinek) ale především k přesahům mimo fyzický prostor auta a profilu silnice. Směrem k neprostorovým cílům, plánům či záměrům, které mohou zaměstnávat mysl jedince. Jak říká Jack Katz, vědomá kapacita směřuje k cílům cesty, k dalším záměrům (Katz, 1999). V tomto pohledu umožňuje motorismus být tedy prostorem pro vize, pro představování a vidění mimo okamžité

fyzické a sociální situace⁴. Třetí podobu místa, kterou motoristé obývají, jsou konkrétní prostředí cílů svých cest. Jak ukazují v kapitole o automobilismu, motoristé izolují každodenní svět do jimi určených, vybraných prostředí a situací: práce, škola, zábava, rodina.

Kombinace místa a dráhy je také každodenní praxí pasažérů veřejné dopravy. Charakter míst i drah je však od motorismu radikálně odlišný. Místo každodenní dopravy pasažérů je bytostně fyzické i bytostně sociální. Cestování veřejnou dopravou znamená konstantní umístění do konkrétního fyzického prostředí zastávek, nádraží a vozů veřejné dopravy, které jsou v lepším případě zakomponované jako součást městského prostředí. Pasažérům je tak umožněno podílet se na ostatních funkcích města – obchodu, společenském kontaktu, dohledu atd. Městská doprava může být tedy vnímána jako městotvorná funkce, která existuje v integrálním soužití s dalšími aktivitami. Dráha v pojetí pasažérů může být vzhledem a galerií uličního prostředí města. Specifickým případem je metro.

Specifickými případy jsou pěší a cyklisté. Chůze po městě nejvíce napomáhá pojetí typu plocha. Vyšší otevřenost chodce vůči okolí (v jazyce existuje hezké sloveso: „čelit“), nízká rychlost a možnost vnímání různých směrů, plocha a tvarů, to vše napomáhá vnímání, které, ačkoli chodec stále sleduje určitý koridor, umožňuje nejvíce rozvíjet šíři žitého prostoru, tj. plochy. Opačným protipólem k chůzi je vjem městského cyklisty. Cyklista jako řidič ve městě zatíženém množstvím ostatních motorových doprav (což je případ Prahy), je vázán k vysoce aktivnímu sledování koridoru a profilu cesty. Cyklistika je modus individuální dopravy, oproti automobilu však nevyvolává efekt uzavřenosti a odtazitosti od uličního prostředí města, od jejího

⁴ Tomuto pojetí odpovídá populární tvrzení o obrazu divoké přírody v USA. V komentářích k automobilové kultuře nacházíme představu, že obraz a popularita divoké přírody v USA je dílem výtvar automobilového průmyslu, který hledal vize pro motoristy za účelem podbídnutí možného cíle a vize pro používání automobilu. V Evropském prostředí jsou vize přírody s autem také úzce spojeny (více viz. kapitola automobilismus).

lidského měřítka. Více se k fenoménům jednotlivých doprav dozvíte v samostatných kapitolách.

Každodenní doprava jako nástroj procesu poznávání

Kognitivní antropologie se zabývá principy a procesy vnímání a poznávání žitého světa. Snaží se sledovat vztahy mezi funkcemi mozku, mysli, těla a okolního prostředí. Andy Clark a David Chalmers přišli s teorií tzv. aktivního externalismu, ve kterém zkoumají míru propojení a kooperace mysli s vnějším prostředím v procesu poznávání. Myšlenka aktivního externalismu říká, že v procesu poznávání hraje vnější fyzické materiální prostředí aktivní roli a slouží jako živý činitel při tvorbě zkušenosti. Vnitřní struktura mysli jedince a vnější charakter prostředí tvoří dohromady duální systém poznávání. Všechny části v systému přitom hrají aktivní příčinnou roli v procesu poznávání a následně řídí i chování jedince. Když odstraníme jednu část ze systému, celý průběh se změní podobně, jako bychom odstranili část mozku. (Clark & Chalmers, 1998). Autoři používají modelový případ s člověkem, postaveným před úkol umisťovat na obrazovce zobrazené geometrické útvary do odpovídajících šablon stejného tvaru (podobné jako dětské kostky a hranoly prostrkované děrami různých tvarů). Vysvětlují, že má-li člověk pracovat bez pomůcek, musí veškerou práci při otáčení a umisťování tvarů provádět ve své představivosti, tzn. ve své mysli. Avšak změníme-li situaci tím, že jedinci poskytneme stejné tvary vystřižené z papíru, použije tyto šablony k tomu, aby se rychleji zorientoval v podobě tvarů po natočení do různých poloh. A třetí situaci, kterou Clark a Chalmers inscenují je futuristický scénář, ve kterém jedinec používá nervový implantát, který počítačově usnadňuje otáčení tvary v mysli (nebo na hranici mysli a fyzického světa). Co je důležité je závěr, který z této situace vyvozují. Z hlediska řešení úlohy – principů poznání – není rozdíl mezi situací pouhého mentálního otáčení (situace 1 a počítačově asistovaná situace 3) a situací s pomocnými

papírovými modely. Hypotéza, kterou z tohoto poznání vyvozují, říká, že materiální svět má schopnost ve spojení s myslí vytvářet zdvojený systém mysl-objekt, který spolu dohromady tvoří nástroj poznávání. A dále domýšlejí, že různý podoba a účinnost nástrojů, které k řešení máme k dispozici, dělají z úkolu výzvu rozdílné povahy a charakteru. Práce s představivostí je rozdílný typ činnosti, než práce s pomocí fyzických objektů. A samozřejmě se liší naše vnímání obtížnosti, řešitelnosti, kolik času nám to zabere nebo kolik energie to bude stát. A ve výsledku, jaké pocity z takového úkolu budeme mít.

Když aplikujeme tuto hypotézu na situaci každodenních cest různými dopravními prostředky v prostředí města, teoreticky uživatelé různých dopravních prostředků získávají odlišnou zkušenost z pohybu v prostředí. S nadsázkou lze říci, že každodenní pasažéři, motoristé, chodci a cyklisté obývají prostředí s rozdílnými kvalitami a rozdílnou podobou, že žijí v trochu jiných městech. **Tato práce se snaží pomocí analýzy vnímání a prožívání každodennosti uživatelů různých dopravních prostředků dokázat, že různé přepravní praxe zakládají různá žitá místa a životní situace a ve výsledku tvoří rozdílné životní obsahy obyvatel města.** Podtext a přiznaná motivace ke tvorbě této perspektivy spočívá v žité každodennosti autora, který dosud prožil celý život v Praze a domnívá se, že lze vytvářet takové podmínky dopravních vztahů, které umožní bohatší škálu prožitků v prostředí města.

Role způsobů přeprav při vnímání počasí

Zajímavým a výrazným momentem demonstrace vztahu k prostředí jsou hovory a přístupy k počasí. Příliš teplo, příliš zima, větrno, kluzko, nevlídně, mokro – to jsou každodenní hromadná cvičení masmédií a jejich čtenářů. Zákonitost jejich hojné přítomnosti v hlavních vysílacích časech a v pravidelných rubrikách je v základě motivována kalkulem prosperity konkrétního zpravodajského subjektu. Média jsou

podnikatelé s lidskou pozorností⁵ a tak neustálá přítomnost tématu počasí prozrazuje jeho vysokou čtenářskou atraktivitu. Titulní stránka s otvírákem „Hromady sněhu zaplaví Prahu“ (Metro, 2010) publikovaná ve chvíli, kdy v populaci existuje po takové zprávě očekávání nebo vnitřní poptávka, představuje pro médium zisk pozornosti čtenářů, který lze přímo přepočítat na zisk vykazatelný z reklamy. Zároveň a nikoli druhotně to ale dokazuje vysokou „kognitivní“ přitažlivost zájmu člověka o prostředí a odhaluje základní modely přístupů k němu.

Avšak oproti běžné interpretaci meteorologických dat redaktory médií v rámci představovaného úhlu pohledu vykazuje vnímání počasí různými skupinami pozoruhodně rozdílných hodnot. Zde se naplno projevuje závažnost a význam technik umisťování subjektu (jedince, těla) do prostředí. Hlavní dělicí moment můžeme umístit mezi způsoby přemisťování s tělesnou aktivitou, způsob přemisťování s mentální aktivitou a způsob přemisťování převážně pasivní. Pěší docházka a jízda na kole představuje praxi, která spočívá na vlastní fyzické aktivitě vůči prostředí. V omezení a ohraničení možnostmi tělesného pohybu tkví jejich klíčový moment a hlavní limita v přístupu k prostředí. Obě pohybové praxe vytváří pro člověka dlouhodobou konstantní situaci a zakládají stabilní vztah postavený na komplexu vjemů spojených s vnitřními tělesnými pocity a jejich projekcí do okolí. Dech, krok, tep, hučení v uších, houpavý periodický pohyb a přímé čítí okolí smysly vytvářejí pro pojetí prostoru natolik rozmanité a impresivní podmínky, že výsledkem nemůže být než „velké divadlo“ prožitku aktivního lidského těla v prostředí. Na limitech a sdíleném pochopení základní situace stojí přitažlivost a uznání fenoménu současného sportu – samozřejmě ve spojitosti s dalšími elementárními prvky lidského vnímání jako je dělení do kategorií a soutěživost. Helenu Sáblikovou tak může každý Čech považovat za svou soukmenovkyni nejen díky sdílené národnosti

⁵ Z hlediska obsahu poněkud zběžný deník Metro, který je distribuován zdarma, vykázal hrubý příjem z reklamy za I. pololetí roku 2008 ve výši účtyhodných 400 000 000 Kč.

(„vyhráli jsme“), ale i díky vzhledu a pochopení tělesné povahy boje o nejrychlejší čas v určitém prostředí. Chůze a pohyb na jízdní kole přináší tedy do prostředí aktivní zážitek, který souhrnně nazývám „teplota těla v prostředí“. Aktivní pohyb znamená, že chodec či cyklista vlastní regulací pohybu určujete svoji pozici vůči prostředí, tj. chodec či cyklista svým chováním určuje, je-li (mu) venku teplo nebo zima. V tuto chvíli nemluví o sportu, kde je chování sportovce určeno danou maximou (mít nejrychlejší čas), ale o situaci, kdy si jedinec své jednání na každodenních cestách - zdali přidat či ubrat - volí především sám. Znovu zde musím vyloučit situaci „spěchu“, která znamená krajní jednání, které pervertuje běžné chování v prostředí a jeho vnímání. O faktické rezistenci chodců a cyklistů vůči špatnému počasí svědčí data ze skandinávských zemí i českých měst. V Dánské metropoli Kodani dosahoval v roce 2007 podíl cest do práce na jízdním kole 36% ze všech cest do práce (Copenhagen Administration, 2007). Přičemž rozdíl v užívání jízdního kola mezi letním a zimním obdobím činil necelých 30%. Dánská Kodaň přitom leží 600 km severněji než Praha v přímořském klimatu a svojí polohou tak nabízí v zimním období méně denního světla, častější déšť a větší větrnost. Ačkoli tyto všechny faktory jsou cyklisty popisovány jako závažné bariéry k užívání kola, reálná praxe těmto obavám nevypovídá. V zimním období jízdním kolům zůstává věrno více jak 70% letních uživatelů, což je pro dánský magistrát skvělé číslo, bořící mýty o sezónnosti bicyklu jako dopravního prostředku. Domnívám se, že obdobná data by bylo možné získat i v Praze při analýze domnělé ale všeobecně rozšířené představy o bariéře „kopcovatosti“ pražského terénu. Ano, oproti Kodani má Praha více kopců, ale zato méně deště, větru a tmy. Věřím, že v reálné každodenní praxi pražských cyklistů bychom našli dvě třetiny cest na kole, které vedou přes některý z pražských vršků, a pouze třetina cest by byla čistě nížinných. Pro ilustraci uvedu, že ani cesta po rovině není v pražském terénu žádnou výjimkou, jelikož pražský profil je tvořen 139 vodními toky, které nabízejí komfortní trasy s minimálním převýšením. Při reálném

trasování základních směrů dojdeme k přibližnému závěru, že 50% pražských cest obsahuje významnější převýšení (nad 70 výškových metrů⁶), druhou polovinu lze označit za spíše rovinnou.

O vztahu každodenních chodců k rozmarům počasí svědčí data z výzkumu mezi žáky základní školy Dr. Miroslava Tyrše v Děčíně (Auto*Mat, 2009). Do školy chodí jenom po svých 37% všech dětí. Ze všech dopravních způsobů je chůze největší zážitek. Pěšky docházející děti, které nejsou vystaveni hluku, či nadměrnému provozu aut si pěší cesty zároveň nejvíce užívají. Mezi ostatními dopravními skupinami vedou ve spokojenosti s pobytem venku a aktivním pohybem - více než 50% by nechtělo cestovat jinak a 22% na cestě nevádí nic. Vykazují tak podstatně vyšší rezistenci vůči výkyvům počasí (teplo – zima, slunečno – oblačno - větrno, léto – zima), než cestování s pomocí motorových dopravních prostředků. Nutno podotknout, že jízdní kolo není v dopravním portfoliu děčínské školy až na jednu výjimku zastoupeno vůbec.

Antropologie každodennosti z pohledu denních cest

Henri Lefebvre se ve svém popisu každodennosti domnívá, že v době do 20. století neexistovaly domény všedních dnů (např. bydlení, stravování, oblékání) sami o sobě, nýbrž každá z nich byla součástí vyšších funkcí a vyšších struktur. V dnešní době je samotný vztah mezi doménami všedního života viditelně deklarován a veřejně určen. Každodennost tedy může být definována jako systém funkcí, které dohromady propojují domény nebo oblasti denní činnosti, které jsou sami od sebe rozdílné. Každodennost je základna, na které dnešní byrokratická společnost

⁶ Pro přiblížení pražských výškových poměrů, nejvýše položený bod je Zličín (399 m n. m), nejnižše položený bod je Vltava u Suchdola (177 m n. m). Převýšení mezi nejvyšší a nejnižší bodem je tedy přesně 222 výškových metrů. Převýšení mezi Újezdem a vrchem Petřín je 130 výškových metrů, mezi Starým městem a Letnou pak 40 výškových metrů. Nejvyšší budova v Praze na Pankráci, která byla plánována jako sídlo Českého rozhlasu, měří 109 metrů.

kontrolovaného konzumerismu spočívá. Každodennost tedy sama o sobě nepředstavuje vlastní systém (jako jsou systémy právní, smluvní, vzdělávací, peněžní, policejní), spíše je společným jmenovatelem různých existujících domén běžného dne. Každodennost má dva základní znaky, kterými jsou opakování a změna. Spočívá jednak v repetitivním cyklickém čase pravidelnosti, dnu za dnem, ale zároveň v lineární monotónnosti a plynutí času. Den za dnem plyne, jeden podobný druhému jako vejce vejci a přesto se vše mění (Lefebvre, 1968).

Každodenní cesty jsou metodami všedních dní, zvyky a návyky, kterým vládeme věcem a jednotlivým krokům běžného dne. Jsou to série postupů a pohybů, jež probíhají na okraji vědomí, na hranicích pozornosti. Každodenní život jsou automatismy, kterými navlékáme oblečení, bereme věci na cestu a vycházíme z domu. Je to vnitřní prostředí a vnitřní svět prožívání, kdy rutinní cesta není předmětem a objektem našeho prožívání, ustupuje do pozadí, vytváří kulisy a scénérii naší okamžité situace při cestě. Motoristka Jana k průběhu ranní cesty říká:

„Někdy nad něčím přemejšlím, jako co bude, že si třeba ani neuvědomím, že jsem do toho auta nasedla, že jsme k tomu autu přišla, že jsem nastartovala a že jsem odjela.“ (rozhovor s J. M. 20. 10. 2011).

Avšak podmínky denního cestování nemizí z žité zkušenosti. Stávají se pouze průhlednými, sami o sobě neviditelnými a zřídka kdy reflektovanými. Zavedené a zažité dopravní praxe se stávají optikou vnímání, která, ač sama neviděna, nám umožňuje některé věci vidět lépe a jiné – stejně jako svět za okrajem brýlí – vnímáme pouze mlhavě a periferně. Svět se nám jeví poté tak, že věci, na které je naše optika zaostřena (nákupní centra, dálnice a parkoviště u motoristů) jsou vnímány zřetelně a do hloubky a jiné pohledy (potkávání a život na ulici u pěších) jsou opomíjeny.

Neznamená to však, že tyto běžné a dlouhodobé situace nevytvářejí podmínky, ze kterých vychází naše představy o světě kolem nás, touhy a motivy jednání v ostatních sférách vědomého života. Každodenní automobilismus, cyklistika i pasažérství vykazují znaky automatizovaného a systematizovaného jednání, jakýchsi rutinních systémů jednání. Aby byl jedinec schopen užívat hladce pro přepravu ve městě automobil, musí se naučit celou řadu postupů a způsobů uvažování, musí začít „myslet autem“. Obdobné osvojení systému je nutné i u pravidelné dojížděky na kole nebo veřejnou dopravou. Všechny metody v sobě zahrnují osvojení pravidel a také způsoby, jak pravidla obejít, jak je přiklonit na svoji stranu, jak volný prostor obsadit pro svojí momentální výsadu. Všechny čtyři systémy dohromady tvoří kohorentní celek, nejsou popsatelné ve své úplnosti. Každý z jedinců totiž realizuje desítky unikových a krajních možností, jež jsou zřetelné pouze z pozice aktéra – jedince, který se právě v tuto chvíli pohybuje městem. V autě lze na chvíli zastavit na zákazu zastavení (a nic se nestane), zasnít se v kabině vozu na parkovišti (a nic se nestane) či překročit rychlost a udělat riskantní manévr v situacích, kdy pocity vřou a chtějí být projeveny. Chodec má tisíce strategií, jak ve svém prostoru zabydlet, jak si vybavit, dostat ho na svojí stranu. S deštivými dny si obujete nepromokavé teplé boty, kabát a dobrý deštník. Chladné a větrné počasí vám nepřinese diskomfort a špatnou náladu, nýbrž právě v kontrastu s nepřízní počasí, v momentě kdy okolí nepřeje, budete v teple a suchu vychutnávat mistrné zvládnutí své situace. Že jsou křižovatky plné aut a motory lomoží kole vás celý den? Dobrá sluchátka se zvykovými těsnítky vašeho osobního audiopřehrače (walkmana) vám z ulice udělají koncertní pódium. Zpravodajství z rádia, literatura a pořady v MP3, nebo nová deska Jazzanovi přebarví vaše cestu v zajímavý zážitek (cyklistika, pasažérství).

Rčení tvrdí, že zvyk je železná košile. Lze tuto metaforu přenést i na popis dopravních návyků, které si jedinec osvojuje a praktikuje v různých situacích a

obdobích svého života? Jak ukazuje Artsova studie (Aarts & Duksterhuis, 2000), lidé, kteří si osvojili určité dopravní návyky, tendují při potřebě vykonat určitou cestu k volbě ve shodě s tímto aktuálním zvykem. Jedinec, který si zvykl zvládat systém přemísťování automobilem do svého zaměstnání, bude při vystavení úkolu dopravy do nového zaměstnání ohledávat jako první možnost užití automobilu. A ještě závazněji – rodina s malými dětmi, která si navykla zvládat svojí přepravu včetně dvou dětí pomocí automobilu, bude při řešení otázky dopravy do cíle ohledávat jako první možnost přemísťování automobilem. Čím více jste zběhlí v jednom systému (a zvláště jedná-li se o systém přemísťování více osob), tím výhodnější se vám užití tohoto systému bude jevit. Zběhlost a zavedenost vede k automatizaci jednotlivých kroků jednání, které kladou menší nároky na vědomé řešení situace. Každodenní motorista získává při své praxi více své volné kapacity pro vnímání, než příležitostný řidič. Každodenní cyklista zvládá zátěž z řízení bezmotorového vozidla v hustém provozu i zátěž fyzického pohybu s výrazně menším vypětím, než víkendový sportovec nebo necyklista. Touto logikou lze také vysvětlit rozdíl mezi vnímáním bariér mezi potenciálními cyklisty a praktikujícími cyklisty, kdy potenciální cyklisté vnímají pro užití kola mnohem více bariér, než lidé, kteří si ježdění na kole osvojili (GfK, 2008).

Shodné tendence k opakování a reprodukci vykazují i ostatní systémy dopravy, které si jedinec osvojil používat. Pro nováčka není jednoduché začít využívat systém veřejné dopravy. Je-li jeho trasa komplikovaná nebo zvláště když se často mění, vyžaduje osvojení cest zvládnutí řady kroků. Požadavek volby dopravy do nového cíle cesty může vyvolat poměrně obtížnou úlohu určení správné kombinace prostředků a přestupních míst. Taktéž časové určení, kdy musím vyrazit, abych byl na místě tak akorát, je dílem zručnosti a dlouhodobé zkušenosti. I zkušeného pasažéra může na cestě překvapit výjimka z pravidelné trasy spoje, výluka či

mimořádná událost. Velkým přínosem a šancí pro složitější integrované dopravní systémy jsou informační technologie – modernější jedince šáhne do kapsy a vytáhne cíl cesty do mobilu. Okamžitě získá několik možností cesty seřazené v časové ose od tohoto momentu dále. Sváteční pasažér oproti pravidelnému je také vystaven rozhodnutí zakoupit jednorázovou jízdenku. Její cena může sloužit jako mentální bariéra, která mu stojí v hladkém a komfortním přístupu k veřejné dopravě. Naštěstí díky moderní technologii, nemusí hledat trafikou nebo automat aby jízdenku zakoupil, znovu vytáhne mobil, pošle SMS a z chodce, motoristy či cyklisty je nový pasažér – návštěvník.

Další antropologické perspektivy

Prostředí jako příležitost Tima Ingolta

Významný sociální antropolog současnosti Tim Ingolt (Ingolt 1997) se zabývá vzájemným vztahem a interakcí mezi biologickým tělem, myslí a kulturou a objevuje důležitost vzájemného kontaktu v prostředí. Ve svých pracích rozebírá, jak v součinnosti mezi jedincem a prostředím (nebo také předměty - materiální kulturou) dochází ke vzniku a fungování celku kultury. Hledá, jak vypadá a z čeho se skládá „aktér“, který produkuje výsledný vjem nebo společenský fenomén. Svoji techniku uvažování demonstruje mimo jiné na případě dřevorubce porážejícího strom. Otázka: „Kdo poráží strom, dřevorubec, nebo jeho sekera?“ je na první pohled bezpředmětná. Je-li našim cílem ale zjistit, jak je formulována a čím je vytvářena naše každodenní zkušenost, dovede nás tato snaha během chvíle k předmětům denní potřeby, k prostředkům, jimiž každodennost vytváříme. Pozornému čtenáři jistě neušla zvláštní povaha slova „prostředek“. Ano, slovo ve svém prvotním významu otevřeně postihuje něco, co stojí mezi námi a tím vnějším, něco, co nám dává možnost přistupovat k jinému, co nám „zprostředkovává“ dosažení cíle. Avšak

povahou lidské situace je, že tento prostředek není neutrální, že je aktivním činitelem mezi námi a naším cílem, vnějším světem. Skrze prostředek vnímáme, jakou povahu má náš protějšek, jak vnímáme vnější svět a náš záměr s ním. Ingoltův příklad situace s dřevorubcem ilustruje, jak se mění povaha „činitele“ (agency) v jednotlivých fázích dřevorubcovy práce. V první fázi, při nápřahu, zdvihá dřevorubec sekýru do výše a převažuje fyzická námaha a vedení dráhy sekýry dřevorubcem. Avšak v následující fázi sekýra přebírá aktivní roli, ve které nabírá rychlost a dopadá na kmen stromu. Jistě, ve hře jsou fyzikální zákony a vedení dráhy dřevorubcem, nicméně tyto dva jevy nám nepostačí k vysvětlení výsledného efektu: záseku ve dřevě, které vede k poražení a zpracování stromu. Dřevorubec i sekýra dohromady vytvářejí příležitost (Ingold zde používá specifický termín *affordance*), která umožňuje přistupovat ke světu způsobem (být dřevorubcem se sekerou), jež dosahuje určitého efektu (kácet a zpracovávat dřevo).

Vezměme si zdánlivě stejnou situaci promítnutou do současné doby; stejný dřevorubec by nepracoval se sekýrou, nýbrž motorovou pilou. Jak se celá síť vztahů okolo kácení dřeva mění? Dřevorubec místo sekery nosí motorovou pilu. Pila vyžaduje údržbu a náplně, které dalece přesahují schema zpracování kovu a běžné údržby sekery. Dřevorubec tráví den jinými pohyby, ale hlavně v jiném prostředí. Nezbytností pro práci jsou chránítka sluchu, která zároveň odstiňují přirozené zvukové prostředí lesa, ale která nicméně nezamezují tomu, že práce dřevorubce znamená být vystaven celý den hluku. Prostor lesa a lesní krajiny se mění pro všechny ostatní obyvatele. Zvěř i lidé vnímají místo rytmických úderů dopadající sekýry zvukovou krajinu s táhlými, dlouhými tóny pil zařezávajících se do kmenů stromů. A mění se i vnímání dřeva finálním spotřebitelem, uživatelem nábytku nebo jiných souvisejících produktů. Dřevo není již vzdorující znějící objekt, který poznáváme v potu tváře silou svých paží, dřevo se stalo hmotou, kterou podléhá

náporu energie za strašlivého hluku, který skrývají motorové pily. A když budeme domýšlet dále, změnila se i celá pozice dřeva a lesa ve společnosti. Dřevorubec dokáže nyní dřeva vytěžit více, čímž klesla jeho hodnota. Stouplo však spotřeba dřeva ve společnosti – stůl, který vydržel dříve 70 let, nyní končí v recyklačním centru za 7 let, domácnost, která měla v průměru 8 členů, má nyní členy 4, ale obývá dvojnásobný obytný prostor vybavený nábytkem. Hodnota dřevěných výrobků klesla i díky změně pojetí krajiny lesa, která se přetvořila v místo masivního pěstování a těžby. Prostředí lesa je nyní více vnímáno jako instrumentalizované odvětví průmyslu s více či méně skrytým motorizovaným prostředím, které vyvolává méně respektu a vůle ke sledování jiného (přírodního) řádu a díky tomu je dřevo méně vnímáno jako hodnotný výdobyt, a více jako běžný produkt stejného průmyslového myšlení a jednání, jako vše ostatní.

Vnímání a prožitek těla jako metafory k pohybu v prostředí

Část antropologické literatury posledních dvou desetiletí (např. Simonsen K. , 2000) pracuje se slibnou metaforou pojetí těla jako aktivního činitele v sociálních a kulturních procesech. Ve své podstatě se jedná o představu, která doplňuje prázdné místo na škále procesů vnímání a poznávání, které vedou od subjektu (jedince) k objektu (společnosti a kultuře) a zpět. Tělo vytváří syntézu hnutí vznikajících na přechodu z mozku k mysli směrem k vnějšímu prostředí, vnějšímu světu. Říká-li Katz (citace), že emoce motoristů dalece přesahují souhrn vjemů nebo počitků v určité situaci, může to být právě tělo, které se s na tomto pochodu podílí. Tělo v literatuře (citace) má v zásadě nejčastěji dvě funkce – syntetizuje vjemy dodané z mysli a projektuje je do žitého prostoru světa. Tímto způsobem se spoluvytváří pozice jedince v prostředí, vnímání sebe jak vůči fyzickému prostředí, tak vůči ostatním sférám sociálního a kulturního života.

Zůstaňme na chvíli u příkladu chování a prožívání motoristů v jedoucím vozidle ve výzkumech Jacka Katze. Výzkumníci, kteří absolvovali s řidiči řadu jízd z domovů do cílů cest a zpět, sledovali prožívání cest řidiči. Ve svých pozorováních opakovaně docházeli k závěru, že řidič projektuje a prožívá své tělo v prostoru kolem jedoucího automobilu. Nejvýrazněji se tento fakt projevoval v momentu, kdy předjíždějící vozidlo provedlo příliš brzký manévr vřazení se těsně před vozidlo s výzkumníkem. V českém řidičském slovníku se pro tento manévr používá výraz „udělat myšku“, v angličtině pak „Cut Off“. Řidiči pociťovali náhlé vniknutí do prostoru před jejich vozidlem jako bolestnou tělesnou ztrátu a osobní ohrožení. Výkřiky, nadávky, gesta a silné emoce poukazovali podle Katze na to, že byl narušen jejich osobní prostor. Další ukázkou projekce řidičova těla do kabiny vozu a za její hranice, které vycházejí ze zúčastněných pozorování autora, jsou prožitky otřesů vozu v kontaktu s jízdním povrchem. Nenadále vjetí vozidla na porušené místo vozovky, do „díry“, způsobuje reakce řidiče, které jsou bytostně tělesné. Náraz, který je tlumen systémem odpružení a který je fyzicky nesen k vlastnímu řidičovu tělu v minimální míře, je řidičem prožíván jako přímé dotčení a ublížení na těle. Řidič „cítí“ újmu za vlastní automobil, náraz vozu do díry ho „bolí“ podobně jako kdyby došlo k jeho tělesné újmě. Obdobné propojení však můžeme pozorovat i u vztahu mezi řidičem a automobilem v klidu. Přímý vztah mezi autem a řidičem přetrvává i, je-li automobil zaparkovaný v dohledné vzdálenosti. Parkování pod okny, zastavení před restaurací či na benzínové čerpací stanici s výhledem na automobil ponechává aktivní vazbu mezi řidičem a vozem. Výrazný nebo příliš blízký pohyb pak vyvolává ostražitou reakci dohledu a kontroly na vozem, jakési dotčení se ochranného prostoru vozu – řidiče⁷.

7 Pravidelně i na základě těchto pocitů funguje čilý obchod s hlídanými parkovacími místy nebo garážovými stání, jejichž pronájem se v Praze pohybuje ve výši od 2 do 6 tisíc korun měsíčně.

II. Širší kulturní kontext denní prostorové mobility

Cena vlastnictví garážového stání pak zhruba od 200 000 tisíc do půl milionu v závislosti na lokalitě. Specifikem jsou vyhrazené denní nebo noční pronájmy, kdy jeden vůz sdílí stejné parkovací místo. Za snížený poplatek pak můžete mít garážové stání k dispozici od 7 do 19 hodin, respektive od 19 do 7 hodin.

Motoristé a kultura automobilismu

Emocionalita automobilismu a tělesnost

John Urry a Mimi Sheller patří mezi nejvýznamnější společenské vědce, kteří se v posledních desetiletích zabývají promýšlením role a povahy automobilismu v současné společnosti. Podle Sheller je automobilismus komplexem vztahů mezi jedincem (lidmi), mechanizací (stroji) a životním prostorem (prostředím). Přičemž vztahy, které popisuje, jsou silně založené na pocitech, na prožitku tělesnosti, jsou emocionální a silně smyslové. V souvislosti s tímto Sheller mluví o kultuře spojené s automobilismem jako o „emocionální kultuře“.

Jak ve svém článku podrobně popisuje Mimi Scheller (Sheller, 2004), existuje celá škála typů prožitků spojených s kulturou automobilismu počínaje od tělesných prožitků člověka v autě a dále pokračující přes auto jako intimní prostředí pro rodinu a nositele společenských vztahů. Až po regionální a národní auto-kultury, které se tvoří podle historicky vytvářeného a místně daného systému automobilismu a určují rozdílné dispozice pro řízení v různých zemích a regionech. „Lidé sice prožívají emoce skrze prožitky vlastního těla, ty jsou ale formulovány na základě vztahů k okolnímu světu a „citových pravidlech“ jejich kultury. Emoce jsou sdílené a kolektivní kulturní zvyky a dispozice.“ (Sheller, 2004).

Niterné pocity, zanícení, prožitek milovat, versus nenávidět. Pocity uvědomění si sebe sama nebo růst vlastního sebevědomí. Toto všechno jsou emoce a situace, které jízda automobilem může vyvolávat a které nemůžeme přiřadit pouze k jednomu konkrétnímu vjemu. Účinek automobilismu není vázán pouze k jedinému smyslu, je to vjem, který vytváří celé tělo a který je vyvolán pohybem těla v prostoru a jeho reflexí v mysli jedince. Emoce automobilismu jsou odpovědí mysli na komplexní prožitky těla při pohybu prostorem. Tělesné vnímání (vnímání těla) je

tvořeno nad rámec součtu podnětů od jednotlivých smyslů, je to „nadsmyslové“ vnímání. Z tohoto pohledu funguje komplex tělesnosti jako soubor vztahů, který jednotlivé smysly kloubí a zastřešuje. Do skládání výsledného pocitu z prožitku nějaké situace ale vstupují dále kulturní vzorce a pravidla, která určují, jak by se „měl“ člověk cítit v které situaci. Hochschild říká, že „existují sociální vzorce, podle kterých člověk prožívá své pocity a které jsou založeny na citových pravidlech, které určují naši představu, jak bychom se měli nebo neměli cítit, a jak se chceme cítit v určitých situacích (Hochschild, 2003).

Obraz vozu jako místo jedince ve společnosti

Rozvinutím a dotažením těchto principů může být snaha identifikace řidiče – majitele vozu s obrazem svého vozu. Jednotlivé značky a typy automobilů vyvolávají mezi jedinci spojitost s určitými kvalitami a hodnotami. V posledním desetiletí např. populární modely SUV (Sport Utility Vehicle) tak jsou spojovány s dravostí a silou navenek, ale pro své blízké představují také spolehlivost, bezpečí a komfort. Jejich řidiči tendují vidět se jako zodpovědní, schopní a spolehliví jedinci, kteří se dokáží dobře postarat o sebe a své blízké. Ve spojení s ženami- řidičkami pak dodávají „něžnému pohlaví“ sílu a bezpečí, při pohybu v „tak nejistém dnešním světě“. Automobilky a na ně navázaný marketingový průmysl cíleně s těmito motivy a principy pracují a snaží se umisťovat či vytvářet konkrétní modely s co možná nejefektivnější kombinací skrytých vlastností (viz. o značce Jeep, Katz, 1999). Až příště půjdete z práce domů hlučnou a špinavou ulicí plnou parkujících a projíždějících automobilů, možná že i vás osloví jeden ze vzkazů zanechaných tímto průmyslem: proč se trmácet znaven ulicemi, když komfortní mobilní soukromé apartmá reagující na šlápnutí pedálu máte na dosah ruky?

Řidič a pasažér

jsou zdánlivě v obdobné situaci, jsou situováni ve stejné pozici ve vozidle, dělí je jen vzdálenost několika centimetrů. Přesto však se situace řidiče a pasažéra ve vztahu k míře zapojení do systému automobilismu diametrálně liší. Na rozdíl od řidiče, pasažér neprožívá žádné z pocitů ztotožnění se s autem, „ztělesnění“ jedince s automobilem v bytost člověk-auto. Ztělesnění je vyhrazeno pouze řidiči, jelikož je výlučně spojeno s ovládnutím stroje, se sledováním jeho dráhy, s řízením a kontrolou nad vozidlem. Pasažér je tak z pohledu řidiče vždycky někdo jiný, někdo, kdo je sice svědkem jeho přeměny, které se ale neúčastní a kterou neprožívá. Pasažéři jsou si změny osobnosti svého blízkého ve ztělesnění člověk-auto většinou jasně vědomi. Děti často slýchaná věta „Neruš tatínka, řídí“, znamená nikoli pouze to, že tatínek nyní nemá čas, že se musí věnovat jiné činnosti, nýbrž signalizuje, že se tatínek proměnil v někoho jiného, toho, kdo žije silnicí, dýchá s přidáním plynu a myslí i tělem sleduje vinutí se vozovky. Vezmeme-li vážně skutečnost, že čas při dovážení dětí do škol a kroužků se stal jednou z důležitých intimních chvil pro sdílení mezi rodiči a dětmi (Sustrans, 2009), pak se můžeme odvážit tvrdit, že takové děti jsou vychovávány nikoli pouze tatínkem nebo maminkou, nýbrž bytostmi propojenými s automobilem. Nedílnou součástí takové výchovy tedy je i předávání zkušenosti a prožitku řízení automobilu a výuka k vnímání okolí: „tady je velká silnice, zde supermarket a parkoviště, toto je benzínová stanice a místo před školou je tam, kde se dá jenom rychle přibrzdit a vyskočit“.

Signifikantní je také, jak rozdílně hodnotí prožitek a situaci na silnici řidič a jak pasažér. V případě nebezpečné situace vyvolané zřejmým pochybením jiného řidiče či chodce, bývá typická reakce řidiče ofenzivní: „Co to dělá!“. Ve stejné situaci reaguje spolujezdec zpravidla obranným výkřikem: „Brzdi, zpomal!“ (Katz, 1999).

Kultury automobilismu

Navzdory silné globalizaci produkce a spotřeby motorových prostředků existuje řada důvodů, proč bychom neměli chápat kulturu automobilismu jako jedolitou uniformní kulturu. Jednotlivé země a regiony představují totiž rozdílná pravidla pro chování řidičů motorových prostředků, které jsou formulovány i prostřednictvím silničních zákonů daných zemí. Ukázkou takové rozdílnosti může být jiná povaha motorismu v evropských zemích. Některé evropské země, zejména severní Dánsko, Holandsko a Švédsko, učinili posun v průběhu desetiletí směrem k tzv. absolutní zodpovědnosti řidiče motorových vozidel. Toto pravidlo stanovuje, že řidič motorového vozidla je zodpovědný za možné poškození zdraví a bezpečí ostatních účastníků silničního provozu i v případě jejich chování mimo rámec pravidel silničního provozu. Porovnejme si principiální rozdíl na základě konkrétní situace a při porovnání nám blízkých podmínek v českých zemích. Pro řidiče na českých silnicích platí principiálně vyšší pravidla silničního provozu, která striktně určují přednost, právo a povinnost konkrétního chování v různých situacích i mezi rozdílnými účastníky – chodci, cyklisty a dětmi. Řidič motorového vozidla je mírou své zodpovědnosti postaven na úroveň ostatních uživatelů komunikací, ačkoli riziko při užití motorového vozidla přináší do vztahů mezi motoristy, chodci, cyklisty a dětmi výraznou asymetrii. Pravidla jsou určována podle „nejtěžšího“ chování v prostoru – motorismu – a ostatní se musí této skutečnosti podřídít. Ačkoli chodec, cyklista či dítě nepřináší motoristovi ohrožení na zdraví či majetku, jsou si navzájem povinni stejnými pravidly. V Čechách se tak stává, že za viníky dopravních nehod a svých zranění nebo úmrtí jsou určeni „bezmotoroví“ účastníci silničního provozu, aniž by sami o sobě byli z povahy svého jednání sobě takovou újmu způsobit. Oproti tomu ve zmíněných zemích posunuli morální hranici v jednání motoristů podstatně blíže míře skutečného dopadu jejich chování na fyzické i sociální prostředí v jejich zemích. Holandský motorista musí ze zákona počítat s tím, že chodec nebo cyklista

může udělat chybu, aniž by to byl pouze bezmotorový účastník, kdo za ní zaplatí zdraví či životem. V zákoně je totiž dáno, že zodpovědnost za užití motorového vozidla sahá za hranice „pravidel chování na pozemních komunikacích“ a motorista je zodpovědný za svých 1500 kg železa v pohybu i když je z hlediska pravidel pro řidiče v právu. Je tím vyvážena asymetrie povahy jednání mezi jednotlivými aktéry.

Tato úprava má principiální dopad na charakter prostoru a fyzického i sociálního prostředí především ve městech, ve kterých dnes žije 80% Evropanů. Ve svém přímém důsledku totiž humanizuje chování řidičů do měřítek bližších chodcům a cyklistům. Prakticky si to lze představit asi takto: řidič za cyklistou jede jeho rychlostí tak dlouho, dokud si není dostatečně jistý, že manévr předjetí motorovým vozidlem neohrozí pozici cyklisty ani v případě, kdy cyklista udělá nečekaný manévr, např. vybočí nečekaně vlevo. Člověka zvyklého vnímat masmediální obraz podmínek a vztahů na silnicích a chodnících v českých zemích tato představa možná zasáhne pocitem nespravedlnosti vůči motoristům. Tento pocit se však výrazně změní, když se podíváme, kdo všechno platí cenu za komfort motoristů. V podmínkách Prahy existuje výrazné napětí a dichotomie mezi skupinami každodenních motoristů a cyklistů. Zhruba 20% obyvatel Prahy, které tvoří pravidelní motoristé (Ročenka dopravy Praha, 2008), denně vytváří zábor zhruba 80% uličních prostor, ze kterého svým jednáním činní téměř výlučně motorové dopravní prostředí. Přičemž 30% obyvatel Prahy tvoří potenciální cyklisté, kteří by rádi využívali ulic města k dopravě do škol, zaměstnání či za službami. Tato skupina však vnímá prostředí pražských ulic jako nehostinné a nebezpečné a proto dopravu na jízdním kole realizují asi pouze 2% pražských obyvatel. Tento nesoulad ilustruje faktickou nerovnoprávnost v přístupu k veřejnému prostoru mezi motoristy a nemotorovými skupinami chodců, cyklistů, dětí a lidí ve stáří.

Automobilová doprava a urbanistika

Jednotlivé dopravní přístupy a dopravní prostředky a se z technického pohledu liší schopností délky ujeté vzdálenosti. Klasický pozitivní výklad technických oborů, zejména dopravního inženýrství a projektování dopravních staveb, stanovují cíl pro svou činnost jako umožnit průjezd maximálního počtu aut na maximální vzdálenost. Za takové situace dochází k tomu, že jedna vybraná funkce prostředí – doprava, je řešena izolovaně od ostatních prostorových funkcí a potřeb lidských sídel. Stává se tak, že pod zdánlivě samozřejmým požadavkem na komfortní kapacitní průjezd územím („auta přece někudy musí jezdit“), se skrývají kroky k likvidaci a omezení pobytových funkcí území (krásné klidné ulice), prostupnosti území („je tam velká silnice“, „musíte přes velkou křižovatku“) a dalších ekonomických a sociálních funkcí. Představa, že dopravu mají řešit hlavně nebo dokonce pouze dopravní inženýři, dlouhodobě vyvolává ve společnosti nespokojenost a napětí. Do průběhu ostatních městských funkcí totiž vstupuje dopravní obor svými razantními požadavky, aniž by předem byl ve společnosti vyjedнан kompromis a dosažena shoda nad způsobem organizace a charakteru prostoru. S nadsázkou lze tedy říci, že obor dopravního inženýrství je dobrý sluha (vyjednanou představu dokáže navrhnout a realizovat) ale zlý pán, v situaci, kdy má sám řešit dopravu bez účasti jiných.

Ukázkovým příkladem takového problému v současnosti je realizace tunelového komplexu Blanka, který je severozápadní částí takzvaného vnitřního městského okruhu pro silniční dopravu v Praze. Představa o této podobě „nadřazeného silničního skeletu“ vychází z dědictví urbanistického myšlení funkcionalismu, který ve svých počátcích pracoval s oddělenou zónací měst. Tento typ myšlení vznikl v době, kdy města obsahovala vysoký poměr průmyslové výroby, která svými územními a ekologickými nároky ve značné míře zatěžovala prostředí pro další aktivity. Úvaha

vycházela ze zdánlivě rozumného principu oddělení jednotlivých zón a seskupení funkcí do definovaných oblastí. Druhou stranou mince ovšem byla potřeba masivní dopravní obslužnosti území, cenou za oddělení je totiž dojíždění. Odpovědí na toto ofenzivní a konstruktivistické územního plánování bylo tedy další plánování – tentokrát kapacitních komunikačních systému veřejné a silniční dopravy.

Výsledkem a dopadem tohoto uvažování je větší počet lidí, kteří denně tráví delší čas a vyšší energii přepravováním se z místa bydliště do míst svých aktivit. Samozřejmě na protějšku visí svoboda pohybu jedince a jeho určení, ve které lokalitě bude vykonávat jakou činnost. Nicméně z hlediska území města a jeho krajinného zázemí tato logika přináší dalekosáhlé dopady.

Člověk-auto. Organismus nebo soustrojí?

Chování člověka v automobilu vůči prostředí lze vyložit jako „seskupení“ (*assemblage*) člověk – auto (nebo širěji: člověk – stroj). Toto spojení vytváří celou sociální bytost, která funguje v řadě společenských rolí – řízení, doprava, parkování, nakupování a spotřeba, znečišťování, komunikace a dalších. Spojení člověk s osobním autem vytváří nový typ bytosti, který je nadaný vlastnostmi nad rámec člověka i stroje samotného. Spojení člověk – auto vytváří nového sociálního aktéra. Řidič tvoří vlastní roli, svůj obsah. Kdekoli jste jako řidič, je vám automaticky přiřítána identita a funkce, důležitost a význam. Řízení je těžké, znamená náklady, schopnosti, ohrožení i kompetence a každý jedinec, který je takových rolí schopen, nese význam, je situačně zařaditelný. A přesto, ačkoli nadán tolika důležitými vztahy, člověk zůstává sám. Jenom ne zastavit, jenom ne vystoupit, jenom ne přestat fungovat ve vztazích odvozených od řízení. Řízení je fungování a existence v síti vztahů, které umožňuje jedinci cítit se zapojen do společnosti (Dant, 2004).

Každodennost motoristy

Denní automobilismus je trvalý vztah ke komplexnímu mobilnímu předmětu, který se projevuje na všech činnostech a který se ve své podstatě podílí na volbě chování jedince. Kompetence v systému automobilismu vytvoří z dvojice člověk – stroj (jedinec – automobil), novou sociální jednotku, které se nabízejí určité cesty a možnosti jednání v prostředí a jiné se jí uzavírají.

Motoristům jsou nejvíce otevřené nové stavby navázané na kapacitní dopravní komunikace ve vnějším pásu města. Od poloviny devadesátých let platí v Praze vyhláška, která stanovuje pro nové stavby s obytnými, kancelářskými či komerčními prostory závazný minimální počet parkovacích stání. Podstata tohoto pravidla spočívá na úvaze, že potřeba zajištění parkovacích míst leží na straně investora stavby. Vyhláška zamezuje situaci, kdy nové stavby vyvolávaly poptávku po parkování, který byla realizována na veřejných komunikacích, popřípadě veřejných parkovacích plochách. Problematický dopad vyhlášky ovšem spočívá v dopadu, který zajištěná kvalitní parkovací místa u nových budov vyvolávají. Jelikož nová parkovací místa je investor stavby nucen realizovat převážně formou podzemních garáží nebo vyhrazené plochy na vlastním pozemku, ve výsledku je toto parkování pro uživatele budovy velmi atraktivní. Nachází se uvnitř stavby nebo v její bezprostřední blízkosti, je tím pádem chráněné od domnělých negativních vlivů na ulici (vandalismus, krádeže, znečištění) a ve výsledku tedy podněcuje používání automobilu k dojíždce na takové místo.

Zajištěné parkování ve spojitosti s kapacitními komunikacemi tedy znamená, že dojíždka automobilem je v tomto prostředí z hlediska jedince výhodná. Tomuto trendu odpovídají i dopravní výzkumy z posledních let (UDI/TSK, 2008). Zatímco intenzita dopravy se ve vnitřním městě stabilizovala na přibližně stejném čísle, ve vnějším pásu města nadále roste. Dopravní odborníci interpretují zastavení nárůstu

dopravy ve vnitřním městě dosažením „saturace“ uliční sítě automobilovou dopravou. Tímto termínem míní zvláštní rovnovážný stav, kdy počet parkujících i jedoucích vozidel dosáhl takové míry, že neprobíhá nárůst nových uživatelů. To neznamena, že po vjíždění do vnitřního města neexistuje mezi motoristy další poptávka, nýbrž že se z časových důvodů (delší doba jízdy) a kvůli organizaci parkování (rezidenční nebo zpoplatněné zóny) nevyplatí dalšímu počtu motoristům vjíždět nebo současným motoristům častěji vjíždět. Situace se změní, nabídneme-li lepší průjezd (například tunel Blanka), nebo vybudujeme-li nová parkovací místa s minimálním zpoplatněním. Lze očekávat, že při zlepšení podmínek se v dohledné době aktivizuje i ta skupina motoristů, kteří nyní cesty do vnitřního města z praktických důvodů nerealizují. A stávající skupina za lepších podmínek bude jezdit přirozeně častěji. Tato úvaha zpochybňuje snahu o zvyšování kapacity (tj. rozšiřování) dopravních koridorů ve vnitřním městě, aniž by byly vyrovnané úbytkem dopravní kapacity ve stejné nebo vyšší míře na jiných místech dotčené sítě.

Auto funguje jako základna pro plejádu různorodých aktivit. Motoristka Jana, právnička, která kromě práce v kanceláři mívá během týdne několik dalších schůzek na různých místech po Praze a ve večerních hodinách mívá další společenské aktivity, říká:

„Tahám pořád počítač, plno papírů, různých zákonů, externí hardisk, ověřená taškama a baťohem. Mám tam taky cvičení, jednu dobu jsem tam vozila golfový hole, když jsem si myslela, že budu chodit se svými kolegy hrát golf. Minulý léto jsem tam vozila kolečkový brusle. Vozím tam plachtu na špinavý věci... kvůli kočáru na děti od bráchy.“ (rozhovor s J. M., 30. 1. 2006).

Kabina vozu nabízí prostor pro úschovu a umístění řady věcí, jako báze pro pokrytí potřeb. Současná společnost silně artikulující principy a oběh výroby a spotřeby

nabízí jedinci obklopení se množstvím doplňků, pomocí kterých formuje své denní aktivity. Auto v tomto prostředí může fungovat jako synkretický produkt, jako prostředek, který dokáže materiální doplňky různého charakteru spojit a zastřešit v jeden celek běžného dne. Kolečkové brusle, golfové hole, věci na cvičení, věci na plavání, věci na běhání, trekkingové boty, deštník, nebo zákony a notebook. Bez automobilu by se jednalo o různorodé propriety rozdílných aktivit, pro každou z nich je nutné vytvořit vlastní vyhrazenou cestu z domova do místa aktivity. Automobil umožní skloubit plejádu aktivit do jedné cesty, jednoho dne, nebo jednoho týdne. Kabina vozu se tak stane jakousi mobilní předsunutou výspou domácnosti, která nás následuje na našich cestách a s jejíž pomocí tvoří svojí denní trajektorii. Tuto vlastnost, respektive její zneužití pro kriminální jednání, popisuje i varovná tabule, kterou umísťuje veřejná správa do míst obvyklých pro parkování návštěvníků: Auto není trezor.

Specifickou skupinou, pro kterou může být tento charakter vozu zvláště významný a lákavý jsou rodiny s malými dětmi. Péče o malé děti je doménou, která je výjimečně silně prostoupena domnělou nutností být vybaven desítkami pomůcek. Od plenek, mastí, dudlíků, čepiček, prvků oblečení přes zvláštní potravinové doplňky po hračky nebo prostředky pro dětské pohybové aktivity – odrážedla, tříkolky, koloběžky, kola nebo dětské kočárky. Pociťovaná nutnost nebo vhodnost používání těchto doplňků je zvláště u rodin s malými dětmi v příkrém kontrastu se silným prožitkem snížení osobní (rodinné) mobility a omezení v oblasti aktivit. Relativně dobrá prostupnost města pěšky nebo veřejnou dopravou pro dospělého jedince nabývá zcela rozdílných podob při cestování s malými dětmi. Veřejná doprava i veřejný prostor uliční sítě je pro pohyb s kočárkem silně opresivní. Většina vozů veřejné dopravy a polovina vstupů do metra jsou bariérové, prostupnost uliční sítě je silně omezena parkujícími vozy, chodníky a pochozími plochami se znehodnoceným povrchem a se zvýšenými

obrúbami. Cesta, kterou byl rodič zvyklý pěšky urazit svižným krokem během deseti minut, se s dítětem v kočárku o celkové váze 15 až 20 kg stává technickou překážkovou dráhou, která vyžaduje veškerou pozornost a zručnost rodiče a trvá dvojnásobek času. Místo uvolnění z chůze a příjemného prožitku z pobytu přichází únava a nervozita z neustávajícího sledu drobných překážek a problémů. Mirek, čerstvý otec dvou dětí, který s rodinou žije v Praze, říká: „*Jako otec dvou dětí vím, že bez auta to prostě není možný...*“.

Kombinaci zmíněných dvou principů – „tohle všechno potřebujeme s sebou“, „nikam se nemohu dostat“ doplňuje obecná lidská potřeba chránit malé děti a mít možnost umístit je do prostředí, které můžete plně kontrolovat. Výsledkem těchto více či méně cílených trendů je praxe, kdy se rodina s narozením dětí stává na automobilové dopravě závislá a bez svého osobního vozu ztrácí svoji operabilitu. Pocity frustrací mladého rodiče z pohybu ve veřejném prostoru dokáží efektivně zužitkovat a vytěžit marketingoví stratégové. Pomocí manipulace s významy vytváří automobilová reklama obrazy, ve kterých šťastné žvatlají uzavřené s rodiči v automobilech anebo na tříkolce kolem aut pobíhají. Reklama tak nabízí účinnou odpověď na poptávku rodičů po řešení, aniž by musela přiznat, že je to právě automobil, který stojí v základech jejich problémů.

Motorismus ve svém základě nese specifickou starost, která silně ovlivňuje prožívání času a prostoru každodenního řidiče. Na rozdíl od jiných druhů přeprav totiž manipulace s takto „silovým“ dopravním prostředkem vyvolává nutnost jeho uložení a úschovy po dobu, kdy není v provozu. Před každým motoristou se otevírá otázka parkování. Parkování nebývá problémem pro ten stále menší počet řidičů, kteří bydlí, nebo se dopravují do míst, kde veřejný prostor svolný k užití jako parkoviště, ještě nebyl zcela satureován auty. Všichni motoristé - rezidenti nebo návštěvníci širšího centra nebo všichni obyvatelé sídlišť – mají již ve svém řidičském jednání

zakódován problém s hledáním parkovacího místa. Parkovací místo je po zdárném provedení cesty druhý, ale z hlediska fungování stejně významný problém, který je nezbytný pro fungování v systému automobilismu. A pro nalezení místa pro parkování je motorista schopen překračovat a přizpůsobovat sobě pravidla a přetvářet prostředí stejně tak, jako ve snaze dojet do předsevzatého cíle cesty. Výsledek síly této vůle po parkování najdeme ve dvou příkladech. Všichni pražští komunální politici mají ve svém politickém kódu automaticky umístěnu poptávku voličů po *nových parkovacích místech*. V žebříčku politických priorit téměř každého z nich stojí starost o parkování mezi prvními příčkami a u některých vládnoucích politiků je parkování hlavním tématem. Přinejmenším v řeči slov a dokumentů, jelikož nová parkovací místa v současném pojetí již ve městech vytvořit nelze. Od roku 1990 do roku 2000, v době automobilového boomu, došlo postupně k záboru všech přijatelných profilů ulic k účelu stání pro motorová vozidla. Doslova došlo k privatizaci veřejného prostoru pro potřeby jedné cílové skupiny – motoristů. V širším centru města v oblastech se zavedenými rezidenčními „modrými“ zónami vás jako majitele vozu bude stát roční nájem obecné parkovací plochy 700 Kč. Na sídlištích budete mít parkování vozu ve veřejném prostoru zcela zdarma, ať již vaše rodina nevlastní žádné auto nebo pět. Když si budete chtít stejné místo pronajmout pro jiný účel – chcete si otevřít kavárnu s předzahrádkou – zaplatíte 250 Kč/m² za jeden den. Ve výsledku tedy kavárníka bude stát plocha jednoho parkovacího stání (přibližně 10m²) za celý rok neuvěřitelný 912 500 Kč (ceny pronájmu správce komunikací TSK na Praze 1 z roku 2008), oproti vedle stojícího motoristy s pronájmem místa pro auto za 700 Kč. Z pohledu života ve městech, současné urbanistiky, ale i ekonomiky došlo v roce 2008 k absurdní situaci na Praze 3 – Žižkově. Několika provozovatelům kaváren a restaurací byl odepřen pronájem plochy v profilu historické ulice za účelem provozu předzahrádky restauračního zařízení s vysvětlením, že v této konkrétní oblasti je počet rezidenční stání natolik

nedostatečný (!), že není možné prostor ulice využít pro jiné aktivity. Porovnáme-li ekonomický dopad takové a podobných situací zjistíme, že automobilismus v současné podobě funguje více jako činitel, který brzdí rozvoj sociálních a ekonomických aktivit. Když se jako nepodnikající rezident obrátíte na vedení vaší městské části s návrhem, aby ve vaší ulici bylo vysazeno stromořadí, dostanete od úředníka strohou odpověď, která vám vysvětlí, že stromy do vaší ulice by byly krásné a jistě přínosné, jenže úbytek 5 – 10 parkovacích stání je pro vaše sousedství neúnosný. Z hlediska samosprávy a možných řešení se situace se zábořem prostoru pro parkovací stání točí v začarovaném kruhu. Motoristé, tj. část občanů, které v očích současné politiky užívá nejvyšší vážnosti, požaduje další místa pro parkování zdarma nebo za minimální poplatek. Další plocha uvolnitelná pro parkování v uličních profilech již není k dispozici, nebo pouze za vysokou cenu, kterou však motoristé nejsou ochotni platit a pro radnici znamenají takovou zátěž veřejného rozpočtu, k níž nikdy nebude schopna masově přistoupit⁸. Výsledkem je, že navzdory slibům a proklamacím samospráva není schopna nová parkovací stání voličům dodat, střeží tedy alespoň stávající plochy.

Denní svět automobilu

Poznáváte-li svůj svět autem, otevírá se vám jeho určitá konkrétní část, jiné cesty zůstávají zavřeny. Ráno se vaše mysl upíná k prostoru parkoviště, kde po noci naleznete svůj vůz. Pakliže jste měli štěstí a mohli zaparkovat na dohled z okna, uspokojíte přirozený sklon ke kontrole a dozoru nad věcí. Váš letmý pohled ven tedy

⁸ Cena nového parkování má poměrně jasné obrysy. Nové parkovací místo v podzemní garáži vychází v průměru na 1 000 000 Kč, parkovací stání v levnějším, ale z hlediska města zatěžujícím, nadzemním parkovacím domě vychází přibližně na 500 000 Kč. Tuto cenu při existenci stovek tisíc parkovacích stání k užití zcela zdarma, nebo za poplatek 700 Kč/rok nejsou motoristé ochotni platit. Situace je natolik vážná, že současná politika a veřejná správa se zdráhá vést o tomto aspektu s občany otevřený dialog. Emocionální povaha současného motorismu založená na frustraci z nedostatečného prostoru pro parkování pocítuje zpochybnění práva motoristy na parkování ve veřejném prostoru jako „veřejně prospěšného účelu“ jako útok.

nevede pouze směrem k nebi a zjištění aktuálního počasí, ale i směrem na parkoviště, kde zběžně ohledáte stav svého miláčka. Nedej bože, jestli mrzlo či sněžilo, to znamená neodbytnou nutnost úklidu a očištění. Před odchodem pohledem ztvdíte, zda jsou klíče od vozu na pravém místě a můžete vyrazit. Vaše kroky nevedou na stanici veřejné dopravy (pasažéri), do sklepa či kočárkárny (cyklisté) ani rovnou ven směrem k cíli (chodci). Před vámi se otevírá prostor parkoviště či ulice s parkováním, kde váš vůz sdílí a zabýdluje prostor s ostatními stroji. V případě, že dostupné parkování se nachází dále od domu, nebo pronajali jste si chráněné parkování nebo garáž, je před vámi cesta k automobilu. Jedinci s vlastní garáží jsou pány situace – netčený vůz neohrozil ani sníh ani déšť a je připraven přesně v té podobě, ve které jste ho včera zanechali. Ideální. Je-li právě chladná polovina roku, čeká vás po odemčení studená čtvrt hodinka. Systémy předvytápění vozu, které existují v některých skandinávských zemích, nejsou v Čechách běžné⁹. Prvních patnáct minut v zimě znamená raději zůstat v kabátu a pomalu se těšit nad zahřátí kabiny. Nastartujete, zapnete rádio a svůj pohled od této chvíle fixujete na vozovku a nejbližší okolí. Asfalt, kraje vozovky, křižovatky, semaforey. Váš zrak po krátkém ranním volnu přestal těkat z předmětu na předmět, zavázali jste ho k vedení cesty. Domy, zeleň a prvky města vnímáte v periferním vidění. V náznaku chodci, lidé na stanicích veřejné dopravy, děti do školy. Kolem vás bytosti stejného systému – spolujezdci či protijezdci ve vlastních vozech. Způsob vnímání je určován charakterem uličního prostředí. Máte-li zvolenou trasu menšími ulicemi, využíváte vyšší míru vaší pozornosti a sledujete dění kolem vozovky. Jedete-li po větší silnici, nebo rovnou silnici dálničního typu (jako je městský okruh), je vám prostředí více nakloněno. Sledujete bílé dělící čáry, rutinně víte, v kterém místě je optimální jaká rychlost. Prostoru kapacitních komunikací vás nenutí k vyšší

⁹ Některá parkovací místa v rezidenčních čtvrtích jsou vybavena elektrickou přípojkou a elektrickými hodinami, které umožní předhřátí vozu v nastaveném čase. Vyrážíte-li tedy ráno do práce, může vás čekat vyhřátý vůz.

pozornosti. Nahodilé intervence typu vstupu chodců, parkování ostatních řidičů nebo pohybu dětí silnice s vysokou motorovou dopravou většinou spolehlivě eliminují. Nyní jste v prostředí aut a v prostředí, které bylo vytvořeno pro auta. Jakýkoli nápis či vzkaz má měřítko odpovídající vašemu: nyní vážíte 2 tuny a měříte 4 metry, takže každý nápis má písmo o velikosti jednoho metru a na každé vaše pootočení je vám věnován prostor o velikosti tenisového kurtu. Stojíte-li v zácpě, můžete si prohlížet spolumotoristy ve svých vozech. Nevidíte však příliš, pouze siluetu, letmý výraz ve tváři, nahodilou grimasu. Netušíte, v které chvíli jste řidiče zahlédli, jestli v okamžiku radosti, splínu či letargie. Že byste si prohlédli celou osobu v detailu, postavu v oblečení a zavazadly, že byste dokázali vnímat výraz jeho chování, na to zapomeňte. Můžete však sledovat ostatní vozy – tvar, desénové prvky, stav nebo zkrácený vzkaz (pro ilustraci nedávno mezi mladými velmi populární samolepka: Stop Paroubek). Nekonečný zástup barevných tvarů. Pospícháte-li, může ve vás nečinné čekání vyvolat napětí. Budete popojíždět, akcelarovat a brzdit na délku pěti metrů. Budete se snažit být co nejrychlejší, a co nejvíce v předu, abyste stihli zelenou na příštím semaforu a pak ještě tu na tom dalším. Budete se vidět více vpředu, než vám realitu šňůry vozů dovolí. Projíždíte-li po městské komunikaci, čeká vás možná celá překážková dráha semaforů, které místy budou sladěny v zelenou vlnu, jinde ale poběžíte štafetu. Budete si více či méně vědomi, že každá ztracená zelená pro vás znamená další 2 minuty zdržení. 2 minuty čekání s nohou na pedálu na rychlý a výrazný start. Být pryč odsud. Jste-li v Praze, víte, že zaváhání jedné vteřiny znamená nervózní zatroubení či zablikání z auta za vámi. To se vám ale stane málokdy. Situace jako na startu vás uspat nenechá. Úsek k dalšímu semaforu se budete snažit ujet co možná nejrychleji. Ve městě je sice povolena pouze padesátka, šedesátka se ale nepozná a kdo by to pro tak krátký úsek řešil. Důležité je, že teď už jedete. Vaše dráha se podobá závodu ve mnoha malých etapách (úsecích mezi semaforu), jejichž součet výsledků vám teprve dá konečný čas. Hra je to nejistá, jisté

je pouze to, že je potřeba bojovat o každý úsek. Konečně přijíždíte do cíle své cesty, do zaměstnání, na jednání, na místo práce či do školy. Znáte poměry s parkovacími místy v okolí a tak zkušeně dohledáváte, kde by bylo volné místo. Zadáte, že by se něco uvolnilo v exkluzivní oblasti na skok od pracoviště. Jako obvykle, máte smůlu. Jedete pár set metrů dále, kde místo najdete. Pracujete-li v moderní budově, nebo váží-li si vás zaměstnavatel vysoko, máte zajištěné místo v podzemní garáži. V takovém případě jdete do slavnostního finále. V tmavých a pro auta minimálních prostorech s námahou navádíte svůj vůz na vyhrazené místo. Ven z auta, narovnat se, vzít tašku a vzhůru na pracoviště. Usedáte do křesla a zdravíte kolegy. Oddechujete a snižujete krevní tlak. Vaši spolupracovníci jsou první lidé, které dnes vidíte. Možná jsou i poslední – pakliže nemáte pro dnešek další plány a po práci pojedete rovnou domů. Jste každodenní motorista.

Je možné, že ačkoli každý den řídíte, samotné vás tento popis překvapí. Ano, jste-li skutečný rutinér, dávno nemáte tyto kroky před očima. Ve vaší mysli klesli na úroveň automatizovaného kontextu, prostředí, které neděje-li se nic mimořádného, není vidět.

Produktová socializace automobilem

Samotné řízení a správa auta je procesem s prvky specifické „produktové“ socializace – s vážnou tváří přicházíte do autosalonu a odevzdáte svůj roční plat. Toto je krajní moment, který byste přece neudělali bez vědomí významu tohoto momentu, jeho opodstatněnosti a nevyhnutelnosti. A závažnosti chvíle je si vědomý i protihráč – prodejce automobilů s tváří hráče pokru, nabízí jakýkoli model, doplněk či vylepšení. „Ano, jistě, automatická převodovka má svůj význam a lidé ji dokáží ocenit“. Stojí 30 000 Kč navíc.“. Je to hra o pocit důležitosti – teď jste to vy, kdo děláte zásadní rozhodnutí a na kterého je upřena pozornost okolí, na koho míří kamery. A člověk se dokáže vcítit do své role. Vždyť tolikrát viděl v televizi chování

vážených dospělých jedinců, kteří předváděli elegantní a kompetentní zvládnutí situace. Spravedlivé zděšení „Cože, benzín stojí přes třicet korun?“, nebo skutečné rozhořčení „Zase je v této ulici zácpa, kdy už s tím někdo (samospráva) něco udělá!“. Toto není legrace, toto není zbytečné, toto je existenciální chvíle, ve hře je (téměř) vše. A média neváhají předat pódium protihráči (nebo spoluhráči), aby zahrál svůj takt: „Městské okruhy se realizují v několika fázích, první s termínem dokončení roku 2012. Okruhy umožní řidičům, aby mohli projíždět bez problémů městem.“ Dovětek, že okruhy znamenají velké kapacitní silnice ve vnitřním prostoru města, parkující automobily v každé ulici a že si vyžádají 30% veřejných rozpočtů je slyšet málokdy a většinou od opozičních lídrů. Tyto škarohlídy je ale možné odbít myšlenkou: „závidí, jak jsou jiní schopní nabídnout řešení“ a nepřináší (pro našeho nového člověka-stroj) žádnou přijatelnou alternativu: „Tak kudy tedy máme podle vás jezdit!?“.

Zcela stranou zůstává stát myšlenka: proč jsme se vlastně vydali na cestu autem, a jaký, že cíl nám to mělo přinést? A dosáhli jsme, čeho jsme chtěli? Skutečně jsme lépe nakoupili, opravdověji navštívili babičku či přátele anebo autenticky prožili odpoledne? Anebo jsme seděli v těsném čalouněném kupé v objetí silnic, navštívili benzínovou pumpu, prožili den přicházením a odcházením z parkovišť a z krajiny či města jsme měli mlhavý zážitek za oknem? Anebo bylo niterným cílem rozmazat frustrující složitou skutečnost kolem a uhnízdit se do zjednodušeného umělého světa volantu, rádia, dopravních značek a volby: zatočit doprava nebo doleva? Je vnitřní touhou současného člověka uzavřít se a zahrázdit v kontrolovaném a předpověditelném systému? Jestliže ano, pak systém automobilismu je logickou, ale zničující odpovědí na toto volání.

Nutnost pořízení drahého zařízení s sebou přináší efekt přesvědčení o oprávněnosti takové investice. Čím větší vklad, tím vyšší riziko zkrácení míry nutnosti či potřeby takového kroku. „Přece bychom neplatili půl milionu, kdyby to nemělo smysl, kdyby

to nemělo tu cenu!“, říkají si lidé při koupi automobilu „vyšší střední třídy“. Investice do automobilu (či drahého jízdního kola) slouží k evokaci zvýšených schopností, možností nebo zvýšeného komfortu, která věc přinese jedinci i jeho blízkým. „S lepším autem se snadněji jede, více věcí uvezeme a jsme v bezpečí.“ Přičemž vyhodnocení toho, proč se pouštět na cesty autem, které ze své podstaty nebezpečné situace tvoří, je většinou zcela opominuto. Pouze v marginální míře či krajním (alibistickém?) případě bývá rozhodnutí o investici spojeno s postojem společenské zodpovědnosti: „zadrhl se motor ekonomiky (automobilový průmysl), nyní je čas prokázat osobní odvahu a udělat vlastní krok: pořídím si nový automobil!“.

Pojetí prostoru skrze automobilismus

Pro každodenní pohyb autem je typické, že vytváří pojetí krajiny či města jako vzdálenost k překonání bez obsahu dalších kvalit. Volba cesty automobilem v sobě zahrnuje funkci, která z hlediska prožitku eliminuje cestu a okolí, své nejbližší okamžité prostředí. Cesta autem je vzdálenost, kterou je nutno překonat s co možná nejmenšími vlivy okolního prostředí. Dálnice, tunely, nadjezdy a podjezdy jsou řidiči chtěná a pro řidiče nutná řešení, protože odvrátí možnost kolize a úzkých hrdel, které by jinak historicky založený prostor měst takovému jednání kladl na obtíž¹⁰. Chování každodenního motoristy je silové jednání, kdy se jedinec snaží odprostit od všech nechtěných vlivů, které mu do jeho denní trajektorie mohou vstoupit. Otevřeně tuto povahu propaguje korejská automobilka v sloganu: Hyundai – řídíš svůj svět.

¹⁰ Stejně tak stojí prostorové poměry historického centra Prahy na obtíž automobilové dopravy. Podíváme-li se na radikální myšlenky socialistického územního plánování, zjistíme, že koridory rušných historických ulic (například Koněvovy na Žižkově, nebo Karmelitské na Malé Straně), se měly stát trasami vedení nových – kapacitnějších – komunikací. Ať již vybouráním historických ulic (Žižkov), nebo kombinací demolice a tunelování (Malá Strana). Živoucí výsledek těchto snah je dodnes fungující severojižní magistrála – koridor se sto tisíci auty a desítkami bočních uličních přívaděčů v centru města, který je druhou nejvytíženější dálnicí v celé ČR.

Takto dotažené jednání dokáže eliminovat nejen prožitek krajiny (města), ale odstraní i do značné míry všechny nahodilé a neplánované kontakty. Člověk, který žije město svým vozem, si vybírá, v jaké společnosti se ocitá, kým a čím bývá osloven či ohrožen. Samozřejmě vyjma pečlivě vystavěného světa reklamy, marketingu a spotřeby. Samotný izolovaný jedinec uvnitř svého vozu je ideální potravou pro svět obchodu a služeb. Okolí silnic, které je oslabeno a zčásti zproštěno jiných, než automobilových funkcí, nedokáže klást dostatečný odpor síle marketingu. Historická fasáda domu v centru v minulosti atraktivního města (viz. Náměstí Míru či Palachovo náměstí v Praze) nepožívá dostatečné ochrany před překrytím masivním billboardem s inzercí produktu. Souhrn hodnot a funkcí, který dům na takovém místě nyní představuje, podlehl hodnotě reklamního prostoru komunikujícího vůči řidičům.

Zcela volným polem k reklamnímu působení, se kterým se již předem počítá, jsou nové silniční stavby – dálnice, obchvaty a okruhy. Zde i kriticky smýšlející průměrný jedinec stěží nachází argumenty proti využití obrovských ploch jako nosičů pro reklamu. Kromě vnějšího prostoru však vnitřní prostředí kabiny auta nabízí další možnosti. Sto let starý vynález rádia získal i díky nástupu masivního automobilismu navrch nad pozdější konkurentkou televizí. Rozhlasové stanice soupeří o správný mix infozábavy, tj. kolekce zkratkovitého zpravodajství (automobilové kongesce, počasí, černá kronika) a libých hudebních tónů. Samozřejmě vedle reklamy, na které je celé podnikání v radiových médiích ekonomicky založeno. Jedinec, který tedy měrou své pozornosti nemůže být plně ani uvnitř kabiny, ani v okolní krajině, je vystaven působení zvuku a vjemům rozhlasového vysílání.

Auto tedy otevírá určité svobody a zároveň přináší regulaci pohybu a omezení jak pro řidiče, tak pro ostatní společnost. Z hlediska jednání rezidentů – obyvatel městských čtvrtí a ulic – je také silným hybatelem odcizení. Dříve základní a běžná nutnost sdílení stejného veřejného protoru vedla k vyjednávání, sblížení či

konfrontaci jedinců a rodin žijících na stejném místě (Horská, Maur, & Musil, 2002). Ať už byla povaha sociálních vazeb převážně kladná (přátelství dětí a od dospělých od dětství) či konfliktní a záporná (pomluvy a závist), vytvářela tato existenciální nutnost života v lokalitě silné sociální zázemí a společenské vazby pro jedince i celé rodiny rodiny. Fyzická přítomnost na místě také vedla k bezprostřednímu vyjednávání o charakteru prostoru, určování způsobů jeho užití, dozor nad ním a jeho ochranu. Charakter ulice či plácku před domem byl výsledkem přímého vyjednávání za účasti všech členů komunity, včetně starců a dětí. Masivním nástupem motorové dopravy se začal charakter městského prostředí měnit. Přibýlo cizinců ve čtvrti, zvýšil se počet pouhého projíždění a se snížilo se zastoupení lidí spočívajících a realizujících své životy v místě. Akceleraci celého procesu přinesl do českých zemí intenzivní nástup tržního automobilového průmyslu a s ním kooperujících odvětví.

Automobilový marketing – manipulace kontextu zobrazování

Jak důležitý prostředek přístupu k prostředí automobil znamená, dokládají způsoby jeho zobrazování automobilovým průmyslem. Zobrazení automobilu podléhá přísným vnitřním pravidlům, zavedenému řádu, který přímo odkazuje k úspěšným a chtěným způsobům vnímání automobilu budoucími majiteli. Automobilový marketing staví na frustraci jedinců a vůli pro bezpečí, úniku, čistotě a efektivitě jednání. Přesně takový automobil zdánlivě svým zákazníkům prodává. Kdo by nepřiplatit ze svého, když se jedná o tak slibnou věc! Samozřejmě tento zjednodušený pohled komplikuje reálná situace, kdy řidiči obměňují svá vozidla za nová, ačkoli jsou si alespoň částečně vědomi reálného provozu uvnitř systému automobilismu. Nicméně tady se můžeme domnívat, že kam nemůžou marketéři automobilek (nebo alespoň nikoli přiznaně, viditelně a přímo), tam zdárně pokračují politici: dálnice, tunely, nadjezdy, obchvaty budou! A kdo by se ptal po ceně a omezení, které nám všem přinesou, když jsou tak citelně (prožitkově) potřebné. To

každý přece ví: je tady moc aut, musíme pro ně postavit další silnice, další parkoviště, vyhradit další peníze z veřejných rozpočtů. Že existuje rozvaha, která hospodáři ukazuje výsledná čísla, ve kterých není toto odvětví vítězem? Ale kdeže, to je sféra snů, tady platí tvrdá čísla, taková ekonomika vyhrává, která nejvíce utrácí a je jedno za co.

Zobrazování osamoceného automobilu má své jasné důvody. Dvojice automobilů, nebo snad celá řada aut, by narušovala vůli afiliace člověka ke „svému“ vozu. Toto je váš automobil, tak proč se zabývat nějakým jiným, to do této chvíle nepatří. Automobil je něco „jenom vaše“, které je pevně vymezené povrchem karoserie a uvnitř skrývá úkryt a bezpečí a je nadito zvláštní schopností pohybu a přemísťování. Vlastnit automobil znamená dlouhou řadu kroků a péče, kterou lze přirovnat k péči o jiný majetek a s trochu nadsázky k péči o dítě. Okřídlená slova hitu z 80. tých let minulého století zní: „Dáme autu trochu pít, ať má cestou z čeho žít“. Zobrazování samojediného auta je odpovědí na niterné přání jedince – kdyby tak na světě (nebo alespoň široko daleko v dohledu) byl jenom můj automobil! Vlastní praktickou realizací a dotažení tohoto principu do reálného jednání je automobilové hnutí off-road, které frustraci řidičů ze sebe navzájem řeší silovým přenesením vozu do prostředí volné přírody a krajiny.

Pravidlo číslo dvě se týká kontextu zobrazení, situací a společníků, které si ideální automobil pro sebe vybírá. Výlučně osamocený automobil bývá zobrazován zpravidla ve třech situacích: automobil a divoká příroda (volný prostor), automobil a dům a automobil a městská ulice (ve variantě automobil a historické centrum města). Co je charakteristické pro všechna zobrazení je rozpor mezi přáním a skutečností. Marketingové a výzkumné agentury živené automobilovým průmyslem zanalyzovaly za pomoci psychologů, sociologů a antropologů, jakými touhami a frustracemi žijí moderní jedinci. Proto situují auto do nepravdivých a

manipulativních situací, ve kterých se jimi nabízený produkt v očích zákazníka vyjímá nejlépe. Pravidlo manipulací kontextů je totožné pro velkou část obchodních a marketingových strategií. Obecně se jedná o to určit, ve spojení s kterými situacemi se zboží (služba) pro zákazníka jeví jako nejžádanější a poté tento kontext vytvořit (například fotbalová Gambrinus liga představuje posilující spojení alkoholu a sportu). K těmto účelům slouží i pravidla a výběr pro sponzoring veřejně prospěšných akcí a neziskových organizací komerčními společnostmi.

Zajímavý pohled na povahu automobilismu představuje analýza kontextů zobrazování automobilu. Smyslem zobrazování automobilu v kontextu s vybranými situacemi či prostředím je vyvolat zobrazením u cílové skupiny emoce, touhu nebo přání, na které je automobil vhodnou odpovědí a řešením. Analýzou kontextu tedy můžeme dosáhnout zjištění ve dvou rovinách. První nám říká, po jakých situacích nebo prostředí je ve společnosti poptávka, respektive jakých situací a prostředí se v životě současného člověka nedostává. Druhá rovina nás informuje o smyslu a povaze automobilu (v řeči Tima Ingolta „affordances“) které svému uživateli přináší. Automobil bývá nejčastěji typicky zobrazován v čtyřech prostředí a kontextech, které evokují situace či přání, na které přináší emocionální odpověď: drsná příroda a divočina, otevřený prostor, prostředí městské ulice a před obytným domem.

Pozoruhodné je téměř výlučné zaměření povahy automobilismu na osobu jedince, páru či jedné rodiny, tj. na individuum nebo základní sociální jednotky. Chybí jakékoli zobrazování a umísťování do sítě společenských vztahů a společenského prostředí (výjimkou je podoba ulice v náznaku).

Automobil nabízí falešné východisko z frustrace z nekvalitního prostoru a omezení volného pohybu. Automobil je dokonalý produkt: sám zdrojem frustrace jedinců nabízí sebe sama jako řešení. Systém automobilismu má svojí situaci pod kontrolou,

neboť vytváří jak podmínky své potřeby (tj. zátěž prostředí a z ní plynoucí frustraci), tak nabízí sebe jako účinné řešení. Domnívám se, že rozetnutí tohoto uzlu (hermeneutického kruhu?) spočívá v demaskování automobilismu jako řešení, v zabránění tomu, aby se auto účinně nabízelo jako náprava a východisko z prostorové frustrace jedinců a společnosti. Krajní a ilustrační paralelní řešení můžeme vidět ve způsobu regulace tabákového průmyslu. Po desetiletích bojů o formulaci, zda: „kouření způsobuje rakovinu“ nebo „kouření může způsobovat rakovinu“ dokázala společnost dosáhnout útlumu a regulace tohoto společensky nebezpečného průmyslu. Obdobně motorismus, který je ve svých principech totožný s tabákem jako „společenská droga“, může být podřízen systému regulací. Domyšlení paralely do důsledku přináší pro současnost úsměvné momenty, jako např. představa zákazu reklamy na auta, povinné vybavení aut nápisem „automobilismus poškozuje zdraví a životní prostředí“, nebo odvykací kúry a programy zdravotních pojišťoven¹¹.

Pasažéři a prostředí veřejné dopravy

Veřejná doprava je měrou svého zastoupení v dnešní Praze dominantním prostředkem zajišťující přístup obyvatel k prostoru města. Expanzivně rozšířená v době, která se vyznačovala vyloučením veřejného dialogu a která svůj běh zakládala na sledování ideového cíle – spolu s expanzí sídlišť za hranice tehdejšího města byly postaveny investičně i provozně nákladné trasy metra a páteřní tramvajové tratě. V 90. letech minulého století po výměně administrativy setrvačností doběhly některé investiční projekty chystané v předchozích desetiletích (tramvajová trať na sídliště Barrandov, tramvajové přemostění Krejčárek a další).

¹¹ Poměrně futuristická vize programů pro odvykání od každodenního automobilismu má již svoje průkopníky. Britská veřejnoprávní stanice BBC odvysílala úspěšnou sérii programů, které nabízejí z denního motorismu východiska. Taktéž již existují publikace, které se odvykáním z chronického motorismu zabývají. Viz. např. populární Cutting Your Car Use (Semlyen, 2006).

Socialistické administrativě se podařilo v oblasti veřejné dopravy zrealizovat řadu vizí, které v oblastech silniční dopravy naštěstí neměly dostatečnou sílu vyrůst. Nebylo také zbytí, neboť nové čtvrti sídlišť převážně rezidenčního charakteru nenabízely jinou možnost pro ekonomicky aktivní, než odjet a vrátit se. A dostupnost automobilů v obecné populaci byla v té době nízká. V momentu sametové revoluce tedy Praha zdělila extenzivní dopravní síť s hlavními dopravními vazbami směřovanými přes centrum na kapacitní podzemní kolejovou dopravu. Tato situace se rapidně liší od kondice srovnatelných velkoměst v té době na západ od našich hranic. Západní velkoměsta, nucená a zvyklá skládat svým obyvatelům pravidelné účty, nedokázala natolik intenzivně a systematicky investovat do sítí veřejných doprav. A i kdyby dokázala, cena za provoz sítě by bez masivních dotací byla pro uživatele ve formě jízdného příliš vysoká na to, aby si obyvatelé masově veřejnou dopravu osvojili. Západní města také v té době čelí zcela jiným výzvám a změnám ve své podobě. S pozvolným, ale stále sílícím nástupem automobilismu od 50. let se zvedá touha obyvatel žít sice za hranicemi starého města, ale v dostupné vzdálenosti od centra ve vlastních domech se zahradami a zelení. Taková území jsou příliš řídká zabydlena, aby se dala kvalitně obsloužit veřejnou dopravou. Ve společnosti těchto měst tedy jednoznačná společenská poptávka po extenzivní veřejné dopravě nevzniká a až do devadesátých let je rozvoj systémů veřejné dopravy nárazový a střídavý.

Města ve společnostech tržního kapitalismu během desetiletí tedy postupně přicházejí na to, že stále delší cesty většího počtu obyvatel automobily zatěžují ve výsledku plošně celé území – tam, kam se lidé v 70. letech stěhovali za klidem, klid v 90. letech již nenalézají. Zároveň se staré městské jádro proti invazi návštěvníků motoristů začíná bránit. Obyvatelé, kteří se rozhodli zůstat, nebo častěji spíše neměli ekonomickou sílu uprchnout, přestávají tolerovat zátěž z tisíců aut. Dochází

k procesu gentrifikace, tzn. znovunalezení smyslu života uvnitř městských jader a aglomerací. Část populace, typicky děti vyrostlé na zelených předměstích v izolaci a nedostupnosti komfortu služeb a kultury městského života, se stěhuje zpět a vyžaduje lepší řešení vnitroměstského prostředí pro život. Ve stejné chvíli stojí Praha v jiné situaci. Vystavěná sídlištní předměstí propojena kapacitní veřejnou dopravou, nízká saturace prostředí města automobily, volné rozvojové plochy. Ale co je důležité, také s obyvatelstvem, které se nepodílelo svými volbami, rozhodnutími a problémy na reálné úpravě prostorových vnitroměstských vztahů. S obyvatelstvem, pro které je veřejný prostor místo, které někdo jiný navrhnul a postavil, místo, které je povětšinou opuštěné a nehostinné. Obyvatelstvo, které nedokáže vnímat, cenit a chránit hodnotu krajinného prostředí města. Obyvatelstvo, které se nedokáže prostřednictvím institucí samosprávy účinně bránit tendenci privatizace veřejných nebo dosud volných ploch podnikatelskými subjekty za účelem zisku. Zaměření lidí po dvaceti letech nuceného sdílení veřejných statků se vychyluje na opačnou stranu, směrem k saturaci a naplnění svých nejbližších a okamžitých potřeb. Pod taktovkou tržního podnikání a obchodních strategií vyvinutých během desetiletí v jiných společnostech, tíhnou obyvatelé města k obklopení se sítí tužeb a aktivit, které jim zamezují vidět a starat se o charakter a hodnotu sdíleného území města.

Svoji dočasnou situační výhodu v momentu sametové revoluce – vysoce rozvinutou veřejnou dopravu a volnou kapacitu veřejného prostoru, Praha v následujících dvaceti letech promrhá. Co se městu podaří do značné míry udržet, je vysoké zastoupení populace cestující veřejnou dopravou. Životy a každodenní prostředí těchto obyvatel však doprovodila nová skupina lidí, kteří si postupně zvykli svůj denní prostor dobývat pomocí automobilu. V současné době dožrály požadavky motoristické části veřejnosti na vznik systému nadřazených kapacitních komunikací

do takové podoby, že se v politické rovině staly reálnou konkurencí pro rozvoj, obnovu, ale i provoz rozsáhlého systému veřejné dopravy (Praha).

Způsob odstupňování jízdného veřejné dopravy napomáhá tvorbě početné skupiny každodenních „chronických“ pasažérů. Tarifkace jednotlivých druhů jízdného je nastavena tak, aby zvýhodňovala opakované používání veřejné dopravy – kromě jednorázových jízdenek převažuje mezi pasažéry časové jízdné, tzn. bianco šek na veškerou dopravní síť ve vymezeném čase – hodina, den, týden, měsíc, čtvrtletí a celý rok. Čím častěji ve vymezeném období jezdíte, tím méně vás stojí jedna cesta. Takový systém bývá běžný u řady služeb a v obchodních strategiích, v Praze se ale liší strmost rozdílu mezi jízdenkami na krátké časové období a dlouhodobými „lítačkami“ na období měsíce, čtvrtletí či roku. Devadesát minut ježdění vyjde v tarifu základní přestupní jízdenky na 26 Kč, stejných devadesát minut stojí v rámci ročního předplatného osmdesát haléřů. Domnívám se, že silné zvýhodnění dlouhodobých předplatných jízdenek je do značené míry nutným opatřením pro udržitelnost vytiženosti rozlehlé dopravní sítě pasažéry. Ke stejné logice, jakou socialismus přistoupil k extenzivnímu „zajištění dopravních potřeb“ obyvatel, patří i jejich cenová dostupnost. Otázkou zůstává, do jaké míry se přetrvávající socializace dopravních služeb na straně veřejné dopravy odráží v socialistickém přístupu hospodaření směrem k ostatním dopravám. Investice v řádech desítek miliard do silniční individuální automobilové dopravy, které jsou také rozpočítávány *per capita* na Pražana, jsou totiž ve své podstatě také dotacemi pro tento segment. Žádný motorista je nikdy nesplatí zpět, odhlédneme-li od odtahitých argumentů platby DPH u paliv a dalších služeb spojených s automobilismem. Zde totiž můžeme argumentovat, že pasažéři veřejné dopravy platí DPH u služeb, které využívají díky

tomu, že ušetřili právě na přepravě autem¹². Pouze ekonomický pohled na přepravu ve městě je však chybný, jelikož srovnává ve stejném poměru dvě strategie přístupu k prostoru a prostředí, které jsou svými dopady na ostatní městské a společenské funkce nesrovnatelné. V podtextu totiž zaznívá základní otázka: jaká je a má být cena přepravování se a jaká je hodnota společného veřejného prostoru? Rizikem automatického volání po naplnění všech dopravních potřeb (řidiči potřebují jezdit) může být totiž *hypermobilní* město, kde hodnota místa podlehla volání po intenzivním a masivním přemísťování se všemi možnými prostředky z jednoho místa na druhé. Všichni budou vyžadovat podmínky okamžité dostupnosti jakéhokoli místa v metropoli, aby po jeho dosažení zjistili, že místo již neexistuje, jelikož podlehlo dopravnímu chování ostatních, kteří jím pouze projíždějí na své cestě na místo druhé. Tendence k této fragmentaci a rozpadu integrity městského prostoru již existuje a je patrná v důrazu samosprávy na vytváření jakýchsi zábavných „mikrozón“ nebo „zelených kapes“. Viditelným příkladem může být například pražská ZOO, která exotizuje život v metropoli reklamou na cizokrajnou faunu, aby se pro městskou čtvrť Troja stala víkendovou noční můrou přitahující tisíce automobilů. A obyvatelům města zanechala důležitý podprahový vzkaz – vaše ulice, vaše čtvrť není zajímavá pro trávení volného času, je potřeba nasednout a dopravit se do místa, kde je to mimořádné. Dalšími případy menšího rozsahu je tvorba oplocených a chráněných městských parků a areálů, například Rajske zahrady na Žižkově nebo parku Guttovka ve Strašnicích. Na mikroskopickém území se inscenuje

¹² Odhlédneme-li od ekonomického fundamentalismu, který vykládá bohatství společnosti měrou zobchodovaných peněz. Takový názor by tvrdil, že automobilismus je společensky výhodnější, protože vede lidi k vyšším investicím a tím se vydatněji podílí na tvorbě DPH a z něj plynoucí bohatství společnosti.

drahý a strojený ráj pro návštěvníky, zatímco za plotem zuří nekultivovaný a zneužitý veřejný prostor běžné sítě města.

Charakteristické vnímání pravidelného pasažéra veřejné dopravy je prostor města, jako série uzlů. Míra provázanosti nebo „spojitosti“ jednotlivých uzlů vůči sobě navzájem variuje podle zkušenosti jednotlivého uživatele se zvláštním ohledem na ostatní dopravní praktiky, které v daném území provádí.

Krajní polohou v přístupu k prostředí města je vnímání městského prostoru jako série oddělených bodů, tj. jednotlivých zastávek veřejné dopravy (viz. např. Auge, 2002). Hlavním katalyzátorem tohoto způsobu vnímání je metro, které transportuje obyvatele zcela izolovaně od dění na povrchu, prostorově nezávisle od charakteru městského území. Překvapivě hodně rezidentů města bude mít orientační problémy v nalezení vhodné spojnice mezi dvěma zastávkami podzemní dráhy. Jak se nejrychleji dostanete ze stanice Náměstí Míru na sousední stanici Jiřího z Poděbrad, která je vzdálena 900 metrů? Z hlediska logiky pohybu pravidelných pasažérů veřejné dopravy lze pro toto opomíjení nalézt vysvětlení. Těžko si pamatovat a osvojit trasu napříč neznámým územím, když naprostá většina našich cest vede vždy z a na nejbližší zastávku či terminál veřejné dopravy. Nicméně systematické dlouhodobé spojení omezené na přepravní uzly snižuje šanci pro kombinované cesty, kdy krátké vzdálenosti uvnitř městského jádra lze efektivněji vykonat pěšky, nebo s použitím jízdních kol z automatizovaných půjčoven (případ Paříže, Barcelony a dalších). Tento případ se netýká situací, kdy lidé záměrně využívají krátkých cest uvnitř vozů veřejné dopravy s cílem, aby překonali bariéru uvnitř města. Typickým příkladem pro obyvatele pražského centra je prostředí mezi I.P. Pavlova a Karlovým náměstím, které, ačkoli leží v srdci Vinohrad, je přetížené nadměrnou automobilovou dopravou. Lidé, kteří by jinak došli z I.P. Pavlova pěšky, používají vozy veřejné dopravy jako úkryt před vystavením se hluku a nepříjemnému prostředí

se zbytnělou motorovou dopravou. Těžko pak věřit slovům zodpovědných zástupců administrativy o snaze ulehčit přetížené veřejné dopravě v centru města, když ponecháním ulic v přetíženém stavu zájem o krátké cesty veřejnou dopravou vyvolávají¹³.

Být pravidelným pasažérem veřejné dopravy znamená promítat si prostor města skrze schéma dopravních vztahů veřejné dopravy. Město – případ Prahy - je vám zpřístupněno dopravní sítí o třech úrovních a charakterech – metro, tramvaj, autobus. Metro v Praze, které je protěžováno městskými administrativami posledních let pro svoji „kapacitnost“, je zároveň prostředkem vůči fyzickému prostředí města nejvíce zcizeným a prostředím pro pasažéry nejvíce anonymním. Jet metrem znamená vzdát se spojitosti s děním v prostoru, zbavit se svědectví o všech dalších aktivitách v prostředí města, kromě transportu. V metru nejste svědky nakupování, procházení, nasedání do auta, odpočinku a hry dětí, které se ve stejnou chvíli dějí na povrchu. Metro je pro tuto povahu jak zatracováno, tak vyhledáváno. Pouhý transport. A přece. Cestování a pobyt v dopravních prostředcích není totiž než nekonečnou galerií lidských postav, výrazů a situací.

Cesta jedince v síti veřejné dopravy je velkou alchymií komunikace a nepřetržitého vyjednávání. Celá situace je řízenou rovnováhou vztahu mezi individuem (respektive individui) a vzájemným jednáním ve sdíleném veřejném prostoru dopravního prostředku. Všichni cestující v autobuse tvoří okamžitou společnost, každý však hraje svoji roli sám za sebe. Pravidla jsou rozdána tak, aby skupina mohla cestovat v sevřeném tvaru (prostor zastávky, kabina vozu) a ve stejnou chvíli zůstal každému jedinci dostatečný prostor pro sebe sama. Pravidla běžné „provozní“ komunikace

¹³ Tramvajová trať mezi I.P. Pavlova a Karlovo náměstím a mezi Karlovo náměstím a stanicí Národní třída je dlouhodobě provozována na maximu své kapacity. Žádné další zvýšení přepravních objemů v této oblasti nelze díky vytíženosti nástupních a výstupních míst realizovat. Řešením, které řada odborníků dlouhodobě proklamuje je najít jiné alternativy k cestám uvnitř města. Bohužel věčné záměry zůstávají dosud pouze na papíře.

jsou poměrně pevná. Krátké boční pohledy, periferní vnímání reakcí protějšku. Gesta jsou až vyššími vědomými prvky komunikace, pod nimi fungují jednodušší a subtilnější metody vyjednávání. Například postupy při nastupování do vozu jsou strategiemi prostorových ofenziv, hájení pozic a ustupování (Hall, Proxemities). Pro jednotlivé mikroakce – pustím druhého nebo zaujmu prostor – slouží milisekundové analýzy protějšku – starší dáma, mladý pán, atlet, slečna, sympaťák. Chemie pro rozhodování: ustoupit – zaútočit?, se vytváří během všedního dne a životních situací, kterými procházíte. Máte pro dnešek již dost všeho? Sklopíte hledí, vypnete, jedete. Odmítnutí oční komunikace, nulový výraz ve tváři, demonstrace nepřítomnosti a nepřístupnosti. Nikdo po vás nemůže nic chtít, nejste tady. Mluvit k vám, jednat s vámi, znamená vědomě přestoupit práh, zrušit vaši hradbu a riskovat sekundovou válku. Samozřejmě, že můžete narazit na protivníka, který na tento typ úkrytu čeká. Starší paní, hledající místo, kde nebude dostáno jejím právům, obrněný tank. Ohrazení se, krátká věta, ostrý tón, grimasa. Nečeká na odpověď a možná ani vy nehodláte reagovat. Rychlý blesk, krátká bouřka na nekonečném nebi, které skrývá věčný potenciál možných konfliktů¹⁴.

Lidový termín pro cestování veřejnou dopravou, jet *sockou*, který se uchytil v posledních letech je spojen s nadneseným hanlivým pojetím veřejné dopravy jako prostředku přemísťování pro chudé, „sociální případy“. V druhé řadě také ale nese význam fundamentální a nevyhnutelné „společenskosti“ tohoto dopravního prostorového chování. Jet *sockou*, znamená být společně s ostatními, být ve společnosti druhých, jejichž podobu si nevybíráme. Toto je zásadní rozdíl mezi praxí

¹⁴ Vztahy mezi skupinou cestujících jsou spoluvytvářeny podmínkami přemísťování. Nejsou-li ve voze opakovaně volná místa k sezení, vzniká ve skupině jedinců s vyššími nároky na přepravu (starší lidé, nemocní, unavení, rodiče s dětmi) soutěživost a rivalita v boji o získání místa. Tento trend, který dlouhodobě snižuje kvalitu vztahů mezi cestujícími, bude se „stárnutím populace“ dále narůstat. Řešení může spočívat v kombinaci zvyšování kapacity přemísťování (kratší intervaly, vozy s větším počtem míst k sezení), nahrazování přetížených úseků alternativními dopravními vazbami (městská železnice, tangenty), nebo odvracení části populace od cestování veřejnou dopravou (změna systému slev a zdražování jízdného, důraz na tvorbu místních center jako prevence proti cestování).

a vidinou motorismu – vybráním si, s kým přijdu do kontaktu a komu se jednou pro vždy vyhnu. Známosti a konstrukce sociálních skupin řidičů jsou více řízeny vybranými místy a činnostmi – pracovištěm, koníčky (sportem), místy nakupování a zábavy. Na vyhranění se vůči neodbytné společenskosti veřejné dopravy také stojí hnutí, které odvádí mladé Pražany od veřejné dopravy. Posun a změna každodennosti směrem k ježdění autem, je spolehlivou metodou, která je vyvede pryč z tohoto spektaklu. Volba auta je reakce na tlak konfrontace a nutnost sdílení, ale také touhu po zajištěném větším fyzickém prostoru – sám v autě máte k dispozici pět sedadel. Kdy se vám toto v ranní špičce ve veřejné dopravě stane?

Pospíchat veřejnou dopravou znamená nacházet se v kombinovaném závodě rychlých startů, krátkých sprintů a nuceného čekání na spoj¹⁵ a netrpělivého sledování jízdy. Každá červená, každé dání přednosti v jízdě na křižovatce znamená ztrátu na vaší straně. Vaše tělo, ačkoli připravené k akci, musí poslušně zůstat na místě. Zvýšený tep a tlak najde ve vašich svalech odezvu až ve chvíli otevření dveří v cílové stanici. Zvláštní specifická místa s častým výskytem sprinterů jsou stanice městské dopravy s přestupem na železnici.

Denní pasažérství veřejné dopravy otevírá svět města ve třech úrovních – zážitek z pěší docházkové trasy na stanici a do cíle vaší cesty, statické scénické zážitky na zastávkách a stanicích a situační kompozici společenství lidí uvnitř vozů s možností výhledu do scenérie prostředí (opomineme-li metro). Je to kombinace mírné tělesné aktivity s fyzicky převážně pasivními vyčkávacími a pozorovacími pozicemi. O podmínkách vnímání pěších píší detailně v kapitole pěší doprava. Situace ve veřejné dopravě je zvláštní kombinací vašeho volného času (jdete, čekáte, přepravujete se) s nutností neustále pozornosti a obezřetnosti ve veřejném prostoru a v těsném

¹⁵ Čeští pasažéři pro tuto činnost používají specifický výraz: *stepování* na stanici, který znamená postávání, popocházení, pohupování se, stav mentální bdělosti vyčkávání spoje při omezené možnosti tělesného vyjádření a fyzické aktivity.

společenství s desítkami dalších. Kromě nezbytnosti kontroly a stálého hájení svého prostoru se však nacházíte uprostřed velkého divadla společenství lidí, kde je každý zastoupen – na rozdíl od motorismu – pouze svým zevnějškem, výrazem, motorikou a postojem. Nutnost spočívat dobu přemísťování v těsné blízkosti desítek dalších znamená také nutnost vnímat, konfrontovat se, vypořádat s odlišností a charakterem ostatních. Lidský sklon k rozlišování a kategorizaci, který tak markantně vytěžuje svět marketingu s nabídkou „značek“ zboží, dostává v tomto prostředí možnost rozvinutí téměř až k virtuozitě. Generační a sociální skupiny vyvíjejí specifickou terminologii k popisu druhých a jejich přiřazení do skupin. V osmdesátých letech populární *diskofil*, *mánička* a *tesil* nahradila léta devadesátá se svým *nezávislákem*, *skejťákem*, *hipíkem* a *šampónem* a řadou dalších a nová léta přinášejí nová označení. Je otázkou, do jaké míry jsou jejich charakteristiky přesné a designované skupiny koherentní, nicméně nepopíratelně slouží k popisu a formulaci společné zkušenosti a napomáhají k zaujetí postojů k druhým.

Chodci a pěší doprava

Chůze je lidská aktivita, která má mezi našimi perspektivami největší minulost. Evergreenem antropologických úvah je její úloha z hlediska geneze lidstva, ve které přechod na bipedalismus pravděpodobně znamenal jednu z klíčových etap evoluce. Antičtí autoři na chození zakládali celé filozofické školy: Aristotelská peripetická škola provozovala myšlení a konverzaci procházením ve sloupořadí. S osvícenectvím se navrací význam chodectví do popředí, Jean-Jacques Rousseau ve svém díle deklamuje: když se zastavím, přestávám myslet a s příchodem romantismu nalezneme člověka – chodce, jako objevitele krásné venkovské krajiny a upřímně zemité povahy jejího lidu.

V kontrastu s touto zářnou kulturní minulostí není v dnešním veřejném i soukromém životě téma chůze a její provozování nijak výrazně zastoupeno. Všichni někdy, nějak

a někdy chodíme, že bychom však této skutečnosti přiřazovali zvláštní hodnotu nebo význam, že bychom si této skutečnosti cenili, to příliš lidí nenapadá. Snad největší chodeckou skupinou přežívající do současnosti je zájmová organizace Klubu českých turistů, která však budí v kontrastu a „moderností“ a progresivností ostatních sociálních skupin a trendů úsměvný dojem okénka do minulých století. Přesto, že se jedná o klíčovou organizaci, která stála v základech pojetí právně-majetkových vztahů, které umožnily a dodnes umožňují nevídanou prostupnost krajiny pro pěší. Tato organizace však staví především na dědictví romantismu a jeho pojetí aktivity volného svobodného času – pěšího turismu. Budeme-li hledat pěší v každodennosti, nenajdeme je jako zvláštní společenské téma, z hlediska společenských trendů jsou prakticky neviditelní, v kontrastu k tomu však překvapí jejich nevyhnutelná přítomnost v každé lidské situaci, v každé aktivitě a momentu jednání. Ještě v první polovině 20. století byla chůze základem všech funkcí města, včetně hlavní funkce dopravní. Tomuto měřítku odpovídal i charakter žitého prostředí ulice. Díky minimu automobilů a dílčí funkci veřejné dopravy se každodenní život většiny obyvatelstva odehrával v dosahu pěší docházky. Výsledkem této situace bylo „lidské měřítko“, ve kterém veřejný prostor nevyhnutelně fungoval. Nemám zde na mysli rozdíly, které lze popisovat v parametrech hlukových či emisních – v těch město minulého století díky způsobu vytápění a práci průmyslových provozů za dneškem zaostávalo – nýbrž z hlediska pobytového a sociálního. Veřejný prostor byl otevřený všem skupinám obyvatel, vyjma ekonomicky aktivních také dětem, ženám v domácnostech a starcům. Lidé z těchto skupin, kteří dnes tráví 80% svého času za zdmi svých bytů nebo ve specializovaných zařízeních (školek, domovů důchodců či mateřských center), obývali veřejný prostor a jeho veřejný charakter svým působením vytvářeli.

Pěší jsou základem města. Na tom se shoduje řada autorů zabývajících se městským životem (viz. například Gehl, 2008). Bez kráčejících lidí by neexistoval veřejný prostor v dnešní podobě. A přece je chůze ve městě v současnosti omezena téměř výlučně na dva okruhy aktivit - jako vycházka do nejbližšího parku a docházka na stanici veřejné dopravy a zpět. Kráčení jako způsob přemísťování je výrazněji zastoupeno pouze v jádru historické Prahy. V jiných částech města, je-li cíl cesty od domova dále než několik set metrů, je běžné čekat na tramvaj nebo popojet autobusem. Skutečných pražských chodců je tedy poměrně málo. Pražským rájem pro chodce se zdá být území Prahy 1 a zejména Staré město. Avšak toto pojetí je z velké míry postaveno na vnímání a fungování historického jádra města jako centra všech Pražanů a návštěvníků, jako zvláštní zóny, kde platí jiná pravidla a kam se z jiných městských částí přijíždí (ano, nikoli přichází), pracovat, podívat, nakupovat a - projít¹⁶. V tomto smyslu jsou také na Starém městě provozovány rozsáhlé pěší zóny, které tomuto výjimečnému charakteru jádra napovídají. Zvláštním nepochopením pak administrativa pražské centrální části přistupuje k novým a nezavedeným principům. Na požadavek k provedení páteřních pražských cyklotras skrze historické jádro odpovídá ústy svého zástupce, radního pro životní prostředí Daniela Hodka, že: *„na Praze 1 žádní cyklisté nejsou, a kdyby byli, doporučil bych dát na hranice městské části značky Cyklisto, sesedni z kola, aby po našem území prošli pěšky a nasedli zase až za hranicemi“*. Tímto nemám na mysli a neodmítám paušálně úvahy o pěších zónách s vyloučením provozu cyklistů, naznačuji pouze, že přístup této městské části (ale i dalších), je směřován převážně k řešení svých vnitřních potřeb a míra pochopení a koordinace v rámci vyššího celku (tzn. pražského „kraje“, magistrátu) je parciální a mnohdy nedostatečná.

¹⁶ Praha 1 také v průzkumech dopravního chování vychází jednoznačně jako nejvíce „chodecká“ čtvrť. Podle průzkumů městské části na jejím území vykonáno pěšky až 40% všech cest.

Volání po renesanci chůze a prostředí pro chůzi představuje současná mezinárodní aktivita Walk21 (www.walk21.com). Urbanisté, architekti, projektanti, ochránci veřejného zdraví či přírody a další aktivní veřejnost ze celého spektra veřejného života přinášejí své vstupy na podporu většího zastoupení chůze ve městech 21. století. Tato skupina formulovala velice zajímavý dokument, tzv. Mezinárodní chartu chůze, která identifikovala hlavní oblasti, se kterými pěší doprava sousedí a které stimuluje nebo jsou jí stimulovány. Podle autorů se jedná o výrazné zlepšení v oblastech dostupnosti (mobility), kriminality, dopravní bezpečnosti a zdraví a obyvatelstva. Toto je seznam problému současného života, pod který by se podepsala velká část obyvatel. Mezinárodní charta chůze však nekončí u pouhé vize, nýbrž identifikuje i oblasti veřejné správy, které se dosažení těchto cílů mají podílet. Jsou jimi územní plánování, lepší péče o veřejné prostory, integrace a prostupnost území pro pěší sítě a aktivní vedení obyvatel k pěšímu pohybu (celý text dokumentu včetně zjednodušené mentální mapy najdete v příloze). Přínosem a prvním krokem v této oblasti je chystaná tzv. Zelená mapa Prahy, která představuje širší centrum města právě z pohledu potřeb a omezení chodce a nabízí síť ulic a spojnic, které svojí povahou vytvářejí Zelenou mapu města. Zelená mapa Prahy bude publikována v srpnu 2010 a její webová podoba, která již obsahuje celé území Prahy bude k dispozici na adrese www.zelenamapa.cz. Snad tedy se alespoň zčásti naplní poselství, které pronáší ústy své postavy - pomocného manipulanta sběrných surovin – spisovatel Bohumil Hrabal ve slavné povídce Bambini di Praga: „*Moderní lidé budou chodit pěšky*“.

Cyklisté a městská dopravní cyklistika

Městská cyklistika může být vnímána jako metafora pozice moderního člověka ve vztahu k prostředí i společnosti. Bytostně založena na fyzickém pohybu – repetitivním šlapání – staví silnou vazbu mezi kondicí a zdravím jedince, nezávislost,

samostatnost a svobodu. Ačkoli se to minimálně z pohledu Pražana a Čecha zdá jako nadnesené, městské samosprávy v západní Evropě berou tento potenciál velmi vážně. Z hlediska správního totiž je málokterý z prostředků města výhodnější – minimální zábor prostorou, malé (ve srovnání s veřejnou a silniční dopravou) investice, vysoká efektivita a operabilita obyvatel. V kontrastu k tomuto trendu však cyklisté z pohledu současné pražské administrativy hrají podstatně jinou úlohu. Cyklisté ve městech se zbytnělou motorovou dopravou totiž připomínají spíše roli rukojmí, kteří s použitím sebe jako hrozby oběti tlačí motoristy k mírnějšímu dopravnímu chování. Specialisté uvnitř městské administrativy – pracovníci odborů dopravy, silničního správního úřadu a referenti dopravní policie – vnímají jednání městských cyklistů jako provokativní a do určité míry nezodpovědné chování. Cyklisté jsou v jejich očích úzká specifická vrstva populace, která se nechová racionálně a které ať již vědomě či nevědomě na sebe bere riziko slabších uvnitř provozu, který je řízen silnějšími (motorovou dopravou). Myšlenka potenciálu výrazného rozšíření cyklistiky jako praxe každodenního městského chování zůstává převážně za hranicemi jejich ambicí a někdy i kompetencí.

Určitá míra zastoupení cyklistů v ulicích funguje jako měkká operativní metoda dopravního zklidňování. Dánští dopravní odborníci uvádějí, že při dosažení úrovně přibližně 10% dopravního výkonu jízdních kol¹⁷, dochází k bodu zlomu, po kterém rychleji klesá procento motoristů a akceleroje zastoupení cyklistů (Copenhagen Administration, 2007). Dopravní psychologové vysvětlují tento jev dosažením situace, kdy pocíťované omezení motoristy díky konstantní přítomnosti cyklistů v celé uliční síti dosahuje takové míry, že motoristé hromadně ustupují od volby řízení automobilu pro účely každodenních cest. Zároveň se zpřístupněním ulic

¹⁷ Dopravní výkon ve městě nebo území (Modal Split) určuje poměr mezi počty cest vykonanými různými dopravními prostředky. Pro ilustraci za rok 2008 bylo v Praze vykonáno 43% veřejnou dopravou, 33% osobními automobily, 22% pěšky a přibližně 2% na jízdních kolech.

ostatním uživatelům díky snížené motorové dopravě dochází ke zvýšení zájmu o cesty na jízdních kolech. Vysokou citlivost na pociťované ohrožení motorovými vozidly vykazují i obyvatelé Prahy. Výzkumu postoje Pražanů vůči cyklistické dopravě odhalil silný pocit ohrožení z motorové dopravy při jízdě na jízdním kole u 55% Pražanů, kteří na jízdním kole jezdí, nebo by chtěli jezdit při zlepšení podmínek.

Zvláštní kombinace individuální volby a možná její krajní podoba, je určení prostoru a každodennosti městského cyklisty. Silné rysy autorství vlastních tras, najít si a osvojení vlastního cesty, včetně nutnosti vyrovnání se s řadou diskomfortních situací v přetížené uliční síti spolu s nepřipraveností cílů cesty pro parkování jízdních kol činí s této činnosti dopravu pro vybrané. Cyklisté nejsou omezeni a vázáni ani k dopravním terminálům, ani ke kapacitním koridorům motorové dopravy. Pohybují se po okrajích městských prvků, parky, zadními ulicemi, chodníky na krajích velkých silnic. Jsou jim dostupná všechna místa jako pěším a pasažérům veřejné dopravy.

III. Terénní výzkum vnímání prostoru každodenních cest

Předpoklady výzkumu

Z vlastní zkušenosti i z pozorování okolí jsem nabyt přesvědčení, že pravidelná dlouhodobá praxe dojíždění vybraným dopravním prostředkem se významnou měrou podílí na zažívání konkrétního prostoru města. Obraz města, který se skládá z mnoha dílčích vjemů, přechodů a souvislostí, je pak rozdílný a charakteristický pro pravidelné dojíždění autem, veřejnou dopravou, na kole či pěšky. Rytmus každodennosti funguje tím způsobem, že pravidelně zažívané odsouvá mimo vědomou pozornost do "říše automatismů", rutiny a nevědomí. Z toho důvodu dochází k uvědomění si specifčnosti konkrétního způsobu cestování zejména při jeho změně a při přechodu na cestování jiným prostředkem. Přičemž pro pochopení vrstvy vnímání, tj. uvědomění si jakýchsi "brýlí", které konkrétní cestovní praxe pro svého nositele představuje, je zvláště významné, dojde-li ke změně způsobu dopravy při zachování startu a cíle cesty. Stejná konkrétní místa, ulice, křižovatky a náměstí viděny náhle z jiného prostředku, dávají zažít pozoruhodnost proměny okolí nejsilněji.

Předpoklad, se kterým byl započat tento konkrétní výzkum, má přibližně následující podobu. Předně každá dopravní praxe vychází ze vzorce, jeho činitele byly zadány v minulosti, v dětství, odvozeny od "rodinné kultury mobility" každé domácnosti, která je zase vzorcem chování této domácnosti uvnitř konkrétní společenské situace. Jiné jsou prostorové vzorce obyvatel sídlišť a obyvatel Starého města, jiné vzorce praktikují lidé ve vilových čtvrtích a jiné obyvatelé „činžáků“. Půjdeme-li ještě dál, dostaneme se k tématu vývoje a růstu měst, územního plánování, funkčního plánování atd. Avšak tato vysoká percepce není cílem tohoto výzkumu. Centrem jsou naopak konkrétní lidé v konkrétních situacích a jejich vnímání a prožívání jejich bezprostředního okolí na cestách městem. Zabývám se tedy "výsledkem"

historických, ekonomických, sociálních, politických, urbanistických a rodinných jevů, tak jak se projeví a promítly do konkrétního prožívání všednodennosti jedince.

Dominantní dopravní praxí Pražanů ve druhém desetiletí jednadvacátého století je dojíždění veřejnou dopravou. Předpokládám, že veřejná doprava silně váže prožívání prostoru do konkrétních "uzlů", tj. zastávek a přestupních míst, kterými projíždí každý dojíždějící na svých cestách víceméně pravidelně a opakovaně. Tomuto efektu napomáhá historická podoba pražské dopravní sítě, která je silně koncentrická a váže většinu cest na tři linky podzemní kapacitní kolejové dopravy - metra. Výsledkem tohoto efektu je, že velký počet lidí sdílí poměrně malý a omezený počet míst. V pražské populaci jsou de facto legendárními takové pojmy, jako je I. P. Pavlova (110 000 uživatelů denně), nebo Národní třída (myšleno stanici metra B) a to záměrně vynechávám přestupní stanice metra, kterážto místa nemají pro své pasažéry s konkrétní žitou podobou městského prostoru již téměř nic do činění. Pravidelní pasažéři veřejné dopravy budou vnímat prostor města jako plochy v blízkosti konkrétní zastávky veřejné dopravy. Dosažení konkrétních cílů svých cest pak budou popisovat jako cestu ze zastávky, nebo cestu na zastávku. Fyzická spojitost uzlů po povrchu bude ve vnímání pasažérů potlačena a málo známá. Těžko budou pravidelní pasažéři volit pěší trasy mezi zastávkami veřejné dopravy, které by neměly kopírovat konkrétní dráhy cest vozů veřejné dopravy. Určitou výjimkou bude pražské historické centrum, kde díky vysoké koncentraci cílů (zaměstnání a služeb) a proporčně poměrně nízké hustotě veřejné dopravy (snížení počtu tras tramvají) hraje pěší docházka nenahraditelnou praktickou úlohu.

Předpokládám, že dalším specifickým pasažérů pražské veřejné dopravy bude vyjádření vzdálenosti pomocí času. Zde dojde k okleštění prostoru o jednu z jeho zásadních veličin - určení vzdálenosti. Vzdálenost bude v "prostoru" pražské veřejné dopravy popisována dobou jízdy. Uslyšíme: "Do práce to mám tak 30 minut cesty",

namísto "Do práce to jsou čtyři kilometry". Důvodem bude, že konkrétní dráha cesty je ponechána dopravní síti a podobě dopravní situace mezi startem a cílem cesty. Prostorový údaj o vzdálenosti by nedokázal poskytnout v této situaci dostatečnou informaci: nic neříká o rychlosti jízdy, času na přestupy a intervalech spojů.

Druhou nejpočetnější skupinou cest po městě jsou cesty automobilem. Pravidelné dojíždění auty - městský motorismus - bude mít opět řadu specifíků, které dohromady tvoří specifické podmínky pro vnímání prostoru města. Charakter prostředku - individuální řízení automobilu - v sobě nese nutnost téměř stále upřené pozornosti na trajektorii vozidla. Předpokládám, že motoristé nebudou znát podrobnou detailní strukturu prostoru. Předpokládám, že centry zájmu, organizačními jednotkami jejich cest se stanou místa křížení a semaforey. Shodně s pasažéry veřejné dopravy očekávám, že motoristé budou udávat vzdálenosti převodem na čas. Důvodem by pro to měla být specifika přetížené pražské dopravní sítě, kdy kilometr průjezdu úseku cesty v pravidelné zácpě ostatních vozidel může představovat rozhodující časový náklad na cestu. Dalším zřetelem, který u motoristů očekávám, bude vnímání prostoru spojené s parkováním. Jako principiální odlišnost od veřejné dopravy je individuální doprava (kromě auta i jízdní kolo) bytostně spojena s péčí o konkrétní vozidlo. Ačkoli budou existovat kombinace cest - auto zde nechám a dál jedu jinak, popř. auto nechám přes noc a zítra ho vyzvednu - většina cest automobily bude obnášet starost o uskladnění a opětovný návrat k vozidlu. Očekávám, že jednotlivé cíle cest se budou ve vnímání motoristů lišit právě podle složitosti parkování vozu. Taková charakteristika: "dobře se tam parkuje", nebo "nedá se tam zaparkovat!" pak může být určující charakteristikou konkrétního místa.

V popisech prostoru řidiči motoristy budou výrazně viditelné větší struktury - vysoké domy, věže, stožáry nebo také široké víceproudé silnice, okruhy a magistrály. V

popisu budou chybět běžné stavby a detaily staveb – řadové domy, vývěsní štíty apod.

Pravidelné dojíždění na jízdním kole bude obsahovat část charakteristik z prostoru veřejné dopravy a část principů motorismu. Jízdní kolo přebírá z motorismu jednu klíčovou charakteristiku - starost o individuální dopravní prostředek. Ponechme pro tuto chvíli stranou rozvíjející se dopravní subsystémy veřejných půjčoven kol, kterým disponuje řada metropolí v Evropě. V Praze se tento systém zatím nerozšířil z pilotní podoby a rozšíření se zatím nepřipravuje. Úspěšnost těchto systémů v posledním desetiletí je přitom z urbanistického pohledu velice zajímavá, jelikož systém veřejné plošné půjčovny kol kombinuje výhody veřejné a individuální dopravy. Veřejným dopravním prostředkem totiž můžete jet právě až do cíle své cesty, kde můžete jízdní kolo zase odevzdat ke službě dalšímu obyvateli.

Pražskými cyklisty budou silně vnímána místa, kde bude vystaven nadměrné motorové dopravě - křižovatky, křížení s městskými okruhy, magistrálami, městskými automobilovými tepnami. Cyklisté budou silně vnímat změny uličního profilu v otevřené plenéry - výjezd z ulic uzavřených budovami na otevřená náměstí, na mosty, pláně nebo vyvýšená místa. Cyklisté budou znát koridor trasy do většího detailu, ovšem pravděpodobně v závislosti na komfortu konkrétní dopravní situace. V místě vnímaného ohrožení, na silnicích se silným a nepřívětivým motorovým provozem, budou méně vnímat okolí a budou se více soustřeďovat na průjezd úsekem. Pražané na kolech budou nejvíce z ostatních uživatelů městského prostředí vnímat také výškové charakteristiky prostoru a výškový profil tras. Očekávám, že budou oproti ostatním dojíždějícím nejčastěji popisovat trasy pomocí směrů "nahoru" a "dolů". Jelikož je jízdní kolo "valivý" dopravní prostředek, jednou ze základních charakteristik vnímání prostoru trasy budou stoupání a klesání. Předpokládám, že stoupání a klesání budou nejméně ze všeho zastoupena u MHD, v

malé míře zastoupena u pěšího docházení a nejvíce vnímána u cest motorovými vozidly a na jízdních kolech. Rozdíl vnímání elevace mezi motoristy a cyklisty bude v míře detailu. Zatímco u aut budou popisovány hlavní "velké" pražské kopce (sjíždění z pražských teras do pražské kotliny, přejíždění údolního říčního profilu napříč), cyklisté zaznamenají i mnohem subtilnější zvlnění profilu. Další prostorovou charakteristikou může být vnímání větru na otevřených místech, vyvýšených místech nebo podél vodních toků.

Další z mých předpokladů je, že cestující bez motorového dopravního prostředku lépe zaznamenají světelné charakteristiky prostředí. Rozednívání se a stmívání, dešťové mraky, vítr nebo slunce, budou častěji zmiňovány u cest pěšky nebo na kole. Domnívám se, že tyto situace budou vnímány jako významné prožitky na cestách za povinnostmi. Vysvětlení pro tento efekt nabízím prosté: motorová doprava v pražské podobě – ať již veřejná nebo automobilová - s sebou nutně nese efekt "zapouzdření se", ukrytí v kabině vozu. Tento na první pohled jasný a nepopiratelný civilizační výdobytek implicitně znamená přestat být vystaven vnějšímu fyzickému prostředí, tváří v tvář „čelit“ počasí. Tendence k pobývání ve vnitřních prostorech se týká celé změny každodennosti člověka včetně přechodu od fyzické práce k práci duševní a představuje významný posun ve způsobu života oproti předcházejícím generacím. Nevím, jaký tento efekt "zapouzdřování se" a přebývání v interiérech může mít dlouhodobý celospolečenský efekt, predikce tohoto jevu je za hranicemi mého výzkumu.

Metodologie výzkumu

Charakter výzkumné otázky vyžadoval volbu metodologie založené na kvalitativním výzkumu a emickém přístupu k informacím. Sběr dat byl prováděn na třech úrovních. První úrovní byly konkrétní tematicky zaměřené strukturované řízené rozhovory, které jsem vedl se třinácti respondenty v Praze. Druhou úrovní byla

dlouhodobá přítomnost, aktivní účast i zúčastněné pozorování v pracovních skupinách, které byly tvořeny zástupci čtyř zkoumaných „ideálních“ sociálních skupin. Třetí úroveň je dlouhodobé zúčastněné pozorování typického prostředí města a situací, kterých se reprezentanti jednotlivých skupin ve své každodennosti účastní a které vytvářejí. Čtvrtý nepřímý zdroj dat tvořila společenská reflexe každodenních situací jedinců ve městě tak, jak je prováděna obory sociologie, psychologie, urbanistiky, architektury, územního plánování a dopravního inženýrství.

Analýza dat odpovídajících na základní výzkumnou otázku o povaze prostoru je postavena převážně na rozhovorech s reprezentanty skupin. Ostatní roviny dat slouží k posílení či vyvrácení dat a interpretací postavených na rozhovorech. V centru výzkumu stojí etnografie sociálních skupin založená na výpovědích a poznatcích jedinců, kteří dané sociální skupiny reprezentují.

V neposlední řadě je nutné zdůraznit, že tento výzkum má charakter pilotního výzkumu, jehož výsledky si vyžadují další ověření. Tomuto charakteru odpovídá i vzorek respondentů, který byl limitovaný na určitou demografickou skupinu obývajících vybraný výsek pražského území. Abychom získali data referující o celém úplném souboru obyvatel pražského regionu (tedy mezi 1,5 až 2 miliony obyvatel) je potřeba provést širší sběr. Důvodem pro tuto limitaci je skutečnost, že se jedná o jeden z prvních pokusů učinit tento druh analýzy v českém prostředí a vůbec první práci na téma vztahu mezi vnímáním prostoru a způsobem pohybu po městě. Pro provedení pilotního výzkumu jsem zvolil následující postup.

Ideální „sociální skupiny“

V analýze pracuji se čtyřmi ideálními sociálními skupinami obyvatel, které jsou definované podle převládajícího způsobu každodenního cestování. Výběr zástupců skupin činím podle pořadí čtyř nejvíce zastoupených a hojně rozšířených způsobů

každodenní přemísťování, které praktikují společnosti v evropských městech a velkoměstech. Jedná se o skupinu pasažérů veřejné dopravy (dále v textu jako *pasažéři*), skupinu řidičů osobních automobilů (*motoristé*), skupinu lidí docházejících pěšky (*chodci*) a skupiny přepravující se na jízdním kole (*cyklisté*). Tyto skupiny definuji s vědomím, že sociální vztahy uvnitř skupin nemají podobu strukturovaných sociálních vazeb s pevně vymezenými a sdílenými hodnotami tak, jak je tomu u malých sociálních skupin. Sociální skupiny pro potřeby tohoto výzkumu vymezuji na základě dlouhodobých pravidelných sdílených aktivit každodenních cest. Pro definici specifík vymezených sociálních skupin jsou v pojetí tohoto výzkumu klíčové opakované, automatizované až ritualizované aktivity: „*Hranice zkoumané skupiny (resp. skupin) jsou pak pro potřeby terénního výzkumu vymezeny na základě souhrnu reálných (skutečných či potenciálních) aktivit zkoumaného souboru lidí.*“ (Tomandl, 2001/2002).

Je zřejmé, že představitelé dané skupiny jsou ideálními typy, které se v reálném životě prolínají a v průběhu různých etap života přecházejí jeden v druhý. Tento fluidní charakter městské prostorové zkušenosti je nicméně dostatečně stabilní na to, aby bylo možné v synchronní rovině stanovit daný ideální typ a podrobit jej analýze charakteristických vlastností spojených s jeho přepravní praxí. Tato situace je totožná s ostatními etnologickými výzkumy moderních společností ve velkoměstech, kdy se v průběhu života jedince mohou sociální specifika měnit. Možná ještě lépe odpovídá této situaci různých technik pohybu po městě představa rozdílných rolí. Jednotlivé způsoby cestování mohou být pak vnímány jako naučené a zažité techniky každodennosti, které jedinec střídá podle situace. Řidič se tak může přeměnit vystoupením z auta na pasažéra MHD a této situaci se přizpůsobí i jeho vnímání. Nicméně cílem práce bylo postihnout to typické, co je přítomné v pokud možno nejčistší jedné roli - nebo jedné „sociální skupině“.

Stanovení vzorku obyvatel

Ze skupiny všech obyvatel Prahy jsem vybral demografickou generační podskupinu "třicátníků". Třicátníky jsem definoval jako Pražany v přibližné věkové hranici od 25 do 40 let. Abych vzorek více zahustil, snažil jsem se zaměřit především na jedince, kteří dosud žijí v domácnostech bez malých dětí. K tomuto kroku mě vedl předpoklad, že domácnosti s malými dětmi budou mít vlastní charakteristickou podobu prožívání každodennosti, ve které bude hrát významnou roli péče o malé děti, která se významně promítne do prostorové praxe domácnosti i jedince. Navíc bylo možné předpokládat, že motivace mladého dospělého jedince se významně po narození potomků mění od pozornosti a péče věnované okolí směrem k péči o domácnost a užší rodinu. Tento předpoklad se při popisu prostorových prvků vnímaných při cestách nepotvrdil. Získané údaje od jedinců - rodičů jsem tedy nevypustil a data jsem ve výzkumu použil.

Důvod pro omezení vzorku na užší skupinu byl praktický. Jelikož jsem sbíral data pomocí hloubkových interview, tento postup si vyžádal značnou pracovní kapacitu. Mám-li být konkrétní a předložit situaci, v níž tato data vznikala, jednalo se o třináct řízených rozhovorů pořízených většinou během pracovních dní, buď v obědové pauze, nebo po skončení pracovní doby. Doba rozhovoru dosáhla v průměru šedesáti minut. Přepis rozhovoru, při vypuštění irelevantních pasáží, má průměrně rozsah 20 normostran na jeden rozhovor, jedná se tedy o 300 stran textu. Přepis jednoho rozhovoru mi trval přibližně jeden pracovní den. Uvítal bych, kdyby vzorek obyvatel mohl být úplnější a mohl zahrnout i ostatní demografické (nebo "domácnostní") skupiny. Při třinácti rozhovorech jsem získal popis sedmnácti každodenních cest, tři respondenti rovnoměrně střídali více způsobů cestování.

Při rozkladu celé skupiny obyvatel Prahy z hlediska podmínek jejich každodenní mobility, jsem dosáhl obrázků následující struktury. Braun-Kohlová tyto skupiny

nazývá "životní cyklus domácnosti" (Kohlová, 2007). U všech těchto skupin záleží na tom, zdali jedinec vykonává pravidelnou aktivitu vyžadující dojíždění nebo docházku.

- Děti a mládež (žijící u rodičů od narození do osamostatnění, 0 - cca 20 let, bez řidičáku do 18 let).

- Mladí svobodní a bezdětní (s partnerem/bez, cca 20 - 35 let).

- Rodiče s malými dětmi (cca 25 - 50 let, zvláštní podmínky rodičů s nechodícím dítětem cca do 2 let).

- "Mladí staří" (po odchodu dětí z domácnosti, záleží na kondici jedince a domácnosti, cca 50 - 70 let)

- Lidé ve stáří (sešlost věkem způsobující omezení kondice, cca 70 let a více)

Tento výzkum se tedy zabýval skupinou mladých svobodných a většinou ještě bezdětných jedinců.

Při hledání respondentů jsem usiloval o vyloučení přímé osobní známosti mezi respondentem a výzkumníkem, mým cílem bylo, aby se respondent s výzkumníkem osobně dříve nesetkali. Toto omezení jsem činil proto, aby respondent nepředjímal postoje výzkumníka a své výpovědi nepřizpůsoboval předpokládanému očekávání. Zvýšená obezřetnost byla na místě také z důvodu, že výzkum probíhal ve vlastním sociálním prostředí výzkumníka. Součástí prevence bylo i podrobné přiznání vstupních předpokladů, tak, jak se podílely na formulaci hypotéz a metodě výzkumu. K mému překvapení, lidé, které jsem oslovil s žádostí o rozhovor (neznali jsme se, ale oba jsme dobře znali minimálně jednoho člověka), se souhlasem často váhali. Důležitý byl náš společný známý, který sloužil jako zprostředkovatel. Sloužil totiž jako "nosič důvěry", důvod, proč by měli přijmout moji žádost. Což se taky ve většině případů nakonec dělo. Tudíž nejdřív bylo nutné získat porozumění mého záměru u

kamaráda (známého) a přimět ho, aby tento požadavek přetlumočil, tj. vznesl na svého kamaráda, jenž už nebyl mým kamarádem. Možná bylo toto opatření příliš opatrnické a nebylo zcela nezbytné, nicméně se mi připadalo v momentě výzkumu důležité.

Důležité se ukázalo také omezení vzorku podle každodenního pohybu respondentů. Abych dokázal porovnávat rozlišnosti vnímání konkrétního prostoru, musel jsem najít respondenty, jejichž cesty se prolínají na stejném území. Mým záměrem bylo vidět přibližně stejné fyzické struktury „očima“ cestujících různých dopravních prostředků. Zaměřil jsem se tedy na dostředivé cesty přes centrum, které procházely širším historickým územím Prahy, tj. oblastmi se souvislou městskou zástavbou postavenou přibližně do roku 1918.

Hlavním nástrojem pro vedení interview byla osnova řízených rozhovorů. Osnova byla upravována v průběhu sběru podle toho, které témata otázek přinášely relevantní informace, nebo se naopak stávala z hlediska problematiky málo přínosnými. Tímto způsobem byla osnova postupně a průběžně upravována až do podoby, ve které se ustálila. Nicméně pro pokračování výzkumu navrhuji obměněný postup, který kombinuje a doplňuje další prvky, jež se ukázaly jako účinné a které nebylo možné zavést v průběhu prvotního sběru dat. Návrh postupu představuji v kapitole Závěr.

Respondenti

Sběr základního souboru dat, tj. popisů každodenních cest, byl proveden mezi třinácti informátory, kteří byli představitelé čtyři ideálních sociálních skupin. Některé rozhovory proběhly opakovaně a celkově jsem získal popis sedmnácti každodenních cest. Pro postižení charakteristických rysů vnímání prostoru u jednotlivých sociálních skupin jsem zvolil od každé skupiny tři informátory, kteří svým chováním a svými

aktivitami představovali ideální typy. Společnou podmínkou pro výběr informátorů bylo, že dlouhodobě převážně praktikovali jeden určitý způsob každodenního cestování po městě s minimálními odchylkami od této praxe. Druhou nezbytnou podmínkou bylo stanovení minimální denní doby, po kterou informátoři aktivitu pravidelně prováděli. Pro pasažéry veřejné dopravy a motoristy jsem stanovil hranici min. 60 minut přepravní doby denně, pro chodce a cyklisty jsem stanovil hranici minimálně 40 minut přepravní doby denně. Toto opatření jsem stanovil z důvodu, aby byla v každodennosti informátorů shodně zastoupena minimální míra zkoumaných aktivit.

Skupina informátorů byla tedy tvořena třemi pasažéry veřejné dopravy, třemi motoristy, třemi chodci a čtyřmi cyklisty. S každým informátorem byly vedeny strukturované rozhovory v průběhu období jednoho roku. Z rozhovorů jsem vždy pořídil kompletní audiozáznam a přepis relevantních částí rozhovorů. Celkově vzniklo tedy více jak 300 stran autentického vyprávění.

Jednotlivé informátory necituji pravým jménem, ale kryptonymem. Toto opatření vychází z povahy výzkumné otázky, na základě které byli informátoři žádáni a vybízeni k silně osobní výpovědi, ve které často popisují intimní detaily a prožitky své každodennosti. Nicméně za nezbytné považuji uvést základní biografické údaje respondentů. Seznam informátorů je přílohou této práce.

Referenční skupiny

Data od informátorů byly konfrontovány, porovnávány a doplňovány daty získanými zúčastněným pozorováním ve čtyřech referenčních skupinách. Autor výzkumu se v letech 2006 až 2010 účastnil několika desítek jednání skupin pražských chodců, pražských cyklistů a výboru pro dopravy magistrátu Hlavního města Prahy, který zastupuje převážně zájmy motoristů a pasažérů. První dvě referenční skupiny mají

svůj původ v zájmových „advokačních“ skupinách Pražanů usilujících o zlepšení podmínek pro pěší, respektive cyklistickou dopravu. Skupina pro pěší dopravu se vytvořila v letech 2005 na základě aktivit občanských sdružení Oživení, Pražské matky, Ústav pro ekopolitiku a Auto*Mat. Skupinu tvoří obyvatelé Prahy různých profesí, které spojuje každodenní praxe chození po městě. V základech jednání členů skupiny tedy stojí jejich osobní zkušenost jako obyvatel – chodců. Skupina se však snaží nalézt obecné charakteristické rysy chodectví v Praze a formulovat problémy, se kterými se pražští chodci potýkají. Formulované problémy pak vznášejí k dotčeným městským institucím, kde se konfrontují s požadavky jiných zájmových skupin a potřeb a v optimálním případě přijímají a realizují opatření na zmírnění problémů. Skupina pro účely výzkumu fungovala jako referenční jednotka, která prostřednictvím svých stanovisek, nebo stanovisek jednotlivých členů potvrzovala nebo vyvracela data a interpretace vystavěné na hloubkových rozhovorech s informátory. V roce 2008 byla skupina částečně formalizována ustanovením Pracovní skupiny pro pěší dopravu Technické správy komunikací (TSK, 2008) a dále pokračuje v činnosti.

Na základě aktivit občanů sdružených kolem Nadace Partnerství, Děti Země, Oživení a Auto*Mat a nezávislých jedinců vznikla v roce 2002 pracovní skupina pro cyklistickou dopravu, která se formalizovala v roce 2006 ustanovením řádné Komise pro cyklistickou dopravu Rady hlavního města Prahy (RHMP, 2006). Tato skupina je svým charakterem totožná s Pracovní skupinou pro pěší dopravu a ve výzkumu hrála stejnou referenční roli k podpoře či oslabení argumentů získaných z rozhovorů s informátory.

Třetí referenční skupina, Výbor pro dopravu ZHMP, je řádným orgánem samosprávy Zastupitelstva HMP, jehož členy jsou představitelé samosprávy a dotčených městských organizací. Tato skupina se svojí povahou a zaměřením od předchozích

dvou výrazně liší. Výbor pro dopravu je politickým orgánem v širokém slova smyslu, ve kterém společně zasedají vládní a opoziční skupiny politiků (zastupitelů), jejich partnerská protistrana ve formě státní správy (tzn. přenesená působnost státu na úředníky magistrátu) a za třetí jako hosté bez možnosti hlasování, ale s možností argumentace a dialogu občané a zájmové skupiny občanů. Tato skupina se zabývá převážně vztahy a řízením potřeb dvou dominantních pražských dopravních funkcí – veřejné dopravy a automobilové dopravy. Jednání, argumentace a výstupy z Výboru pro dopravu posloužili jako referenční data pro vyvážení informací získaných z hloubkových řízených rozhovorů.

Čtvrtá referenční skupina fungovala jako křížová referenční skupina napříč skupinami uživatelů jednotlivých druhů doprav, která přinášela do výzkumu reference z jiného prostředí mobility – jiného města. Jednalo se o skupinu studentů a pedagogů z dánského Institutu sociální antropologie v Kodani, kde jsem strávil ve doktorském studijním programu akademický rok 2005/2006. V doktorském semináři i v neformalizovaných debatách jsem získával data od obyvatel Kodaně, kteří byli zároveň aktéři jednotlivých druhů přeprav. Získal jsem tak data z analogického souboru sociálních skupin jako v Praze, který však existuje zcela nezávisle a ve velmi odlišných podmínkách. Data z této skupiny byla klíčová k vystoupení ze zaběhnutého vnímání prostředí pražské mobility a svým způsobem zafungovala jako činitel, který umožnil vidět nesamozřejmost a podmíněnost pražských dopravních praxí a chování jejich sociálních skupin.

První část výzkumu proběhla v dánském hlavním městě Kodani během akademického pobytu na Institutu sociální antropologie Kodaňské univerzity v akademickém roce 2005/2006. Data sebraná v rozhovorech a zúčastněným pozorováním však posloužila zejména k precizaci a zformulování vlastního výzkumného záměru, který byl realizován v Praze v letech 2006 až 2009. Mezi

informátory figuruje pouze jedna dánská informátorka - cyklistka s výjimečně precizním vhledem a reflexí vlastní každodennosti a přístupu k prostoru města. Převážná část řízených rozhovorů byla realizována v Praze v roce 2006. Kontakt a práce s pražskými referenčními skupinami probíhala průběžně v letech 2006 až 2009. První iniciační fáze v problematice vnímání prostoru a každodennost v závislosti na dopravním prostředku však proběhla o mnoho let dříve, v roce 1997, kdy autor sám prožil změnu přístupu k prostředí, když po sedmi letech každodenního dojíždění veřejnou dopravou začal používat k denní přepravě jízdní kolo.

Hypotéza a výzkumné otázky

Ústřední otázka po charakteristických rysech sociálních skupin aktérů přeprav je v případě tohoto výzkumu zároveň otázkou po charakteristických rysech prostředí jednotlivých přeprav. Skupiny aktérů jsou definované na základě jejich technik přístupu k prostředí, tyto techniky zároveň určují, jakého prostředí se uživatelé zmocňují, které prostředí uživatelům zpřístupňují a od které je naopak odvrací.

Hlavní hypotéza: Vnímání prostoru města závisí na způsobu cestování.

Hypotézy:

- pasažéři veřejné dopravy budou popisovat prostor svých cest v podobě konkrétních zastávek a přestupních míst ("uzlů") a linií konkrétních spojů
- automobilisté nebudou znát podrobnou detailní strukturu prostoru, významnými orientačními body budou křižení a semaforey, budou vnímat prostor z hlediska možností parkování, v popisech budou výrazné větší struktury, jako jsou vysoké domy, věže, stožáry nebo také široké víceproude silnice, okruhy a magistrály

- lidmi na jízdních kolech budou silně vnímána místa, kde jsou vystaveni nadměrné motorové dopravě (křižovatky, křížení s městskými okruhy, magistrálami, městskými automobilovými tepnami), budou silně vnímat změny uličního profilu v otevřené plenéry (výjezd z ulic uzavřených budovami na otevřená náměstí, na mosty, pláně nebo vyvýšená místa), budou znát koridor trasy do většího detailu
- cestující bez motorového dopravního prostředku lépe zaznamenají světelné charakteristiky prostředí (rozednívání se a stmívání, dešťové mraky, vítr nebo slunce)

Výzkumné otázky

1. Jak je specificky vnímán prostor města lidmi, kteří cestují různými dopravními prostředky?
2. Jaká charakteristická místa a prostředí zaznamenávají lidé při různých druzích cest?

Výzkumná otázka zaměřená na metodologii

1. Které etnologické a antropologické koncepty a analytické metody mohou být použity k postihnutí vztahu mezi způsoby každodenní přemísťování a každodenním životem ve městě? Které dalších disciplíny, koncepty nebo metody se této problematice dotýkají?

Konkrétní postup výzkumu

Pro objasnění konkrétního postupu při analýze popisů cest představuji posloupnost kroků, které jsem se získanými daty provedl. S přepsanými rozhovory jsem provedl tyto kroky.

- 1) Z přepisu rozhovorů jsem vybral popisy cest.

2) Popisy všech cest jsem pozorně pročetl a označil v nich pasáže, kde byly popisovány charakteristické prostorové elementy (prvky prostoru). V popisech byly objeveny a pojmenovány tyto elementy (řazeno podle četnosti výskytu): body, linky, nahoru-dolu, ulice, doleva-doprava, stanice MHD, místa (oblasti), hlavní ulice, průchody, mosty, přestupy MHD, náměstí, park, podél vody (nábřeží), semaforey, světlo-tma, ostatní linie.

3) Citace příslušné k jednotlivým prvkům byly seřazeny do skupin podle toho, zdali se vyskytovaly u popisů pěších cest, cest auty, MHD či na kole.

4) Skupiny všech citací jednotlivých prostorových prvků jsem seřadil pod sebe a jednotlivé prostorové prvky navzájem konfrontoval, seskupoval a řadil dle svých prostorových vlastností.

5) Vnímané prostorové prvky jsem rozřadil na čtyři přibližné kategorie podle jejich prostorových vlastností: Body, Plošné objekty, Liniové objekty a Uzly. Tyto kategorie nejsou absolutním měřítkem a některé prvky by mohly být řazeny do více skupin. Z důvodu zachování míry zastoupení jednotlivých prostorových prvků v citacích jsem však vždy konkrétní vjem přiřadil pod jednu dominantní charakteristiku.

Vzniklo toto řazení vnímaných a popisovaných prostorových prvků:

BODY

Dominantní a/nebo velké stavby
Běžné budovy (sídla společenských institucí)

PLOŠNÉ OBJEKTY

městské čtvrti a další oblasti
parky
náměstí

LINIOVÉ OBJEKTY

hlavní osy, ulice, tramvajové tratě
magistrála
nábřeží (podél vody)
linky (MHD)

UZLY (stanice, průchody, průjezdy, mosty)

Průchody/průjezdy, přechody, schody
Mosty
Stanice MHD (nastoupit, vystoupit, přestoupit)
Semaforey
Doleva - doprava
Nahoru - dolu

6) Jednotlivé skupiny prostorových prvků jsem interpretoval podle toho, jak byly zastoupeny u kterého konkrétního způsobu dopravy.

7) Skupiny vnímaných prostorových prvků jsem konfrontoval navzájem mezi jednotlivými druhy dopravy.

8) Jednotlivé druhy dopravy jsem interpretoval podle toho, jaké charakteristické vnímání a popisování prostoru představují.

Následují výsledné interpretace popisů cest podle vnímaných prvků prostoru a podle způsobů cestování.

Interpretace popisů cest podle vnímaných prvků prostoru

Body

Dominantní a/nebo velké stavby. Tato skupina vykazuje pozoruhodnou vyrovnanost, co se hustoty výskytu týče, ve skupinách citací u všech třech prostředků individuální dopravy. Ve velmi malé míře, pouze ve dvou citacích, jsou

tyto prvky zmiňovány u cest vykonaných MHD. Lze říci, že velké a/nebo dominantní stavby je jedním ze stabilních prvků vnímání prostoru u cest vykonaných individuální dopravou a že pro veřejnou dopravu tyto prostorové prvky nehrají téměř žádnou roli. Viz. tabulka.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
Strahovský stadion	Strahovský stadion	Vyšehrad	Tesco Eden
Národní muzeum	Loretánský palác	Kaufland	úřad MČ Prahy 7
Petřínská rozhledna	Pražský hrad		Vysoká škola ekonomická
Větrací šachta			
Strahovského tunelu	Poslanecká sněmovna		Národní divadlo
Jedličkův ústav	větrací šachta Strahov		Národní muzeum
čerpací stanice Shell	hotel Hoffmaister		Izraelská ambasáda
	Právnická fakulta		Federální shromáždění
	Polské velvyslanectví		

Běžné budovy (sídla společenských institucí). Zde je zcela jiný případ vnímání těchto prostorových prvků. Jednoznačně nejvíce zastoupené je zmiňování běžných budov u osob pohybujících se chůzí. Ve velmi malé míře (téměř na hranici chyby) používají tyto prvky pro popis prostoru a orientaci i motoristé. Běžné budovy (se sídlem institucí) zcela chybí u popisů cestujících veřejnou dopravou a na jízdní kole. Viz. tabulka.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
kavárna v Jedličkově ústavu	kavárna Mamma Coffe		
Petřínská hvězdárna	základní škola Londýnská		
nemocnice Strahov	jsou jako hezký prvorepublikový baráky		
menza vysokoškolských kolejí Strahov			
Švédská ambasáda			
tady jsou zajímavý starý vily			
po pravé straně jsou nějaké novostavby			

Plošné objekty

Městské čtvrti a další oblasti. Tyto rozsáhlejší areály jsou zmiňovány především u pěších a u pasažérů MHD. Téměř se nevyskytují u popisů cest auty a na jízdních kolech. Charakteristické je projíždění nebo procházení "skrže" tyto oblasti, jsou to prvky, ve kterých se dojíždějící subjekt pohybuje uvnitř (*přes Starý město, Hradem, v Modřanech*). Zajímavý a mimořádný je také popis respondenta cestujícího ve vnějším pásmu města, v oblasti sídliště Modřany. V této situaci neexistuje již názvosloví pro vymezení jednotlivých částí městského území (skupin paneláků, částí sídliště), jednotlivé sídelní shluky jsou pojmenovány obecným popisem (*jsou tam paneláky, je tam sídliště*). Viz. tabulka.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
přes Růžovou zahradu	na Barrandov	do Vysočan	dolů do Nuslí
na Vyšehrad	vojenský objekt Strahov	přes Staré Letňany, Prosek do Vysočan	přes Štvanici
do Nuslí	Holešovická tržnice	ten autobus jede jako	hřiště
přes starý město	Vysokoškolské koleje	přes Modřany	
Hradem	Strahov	u Belárie	
parkoviště		v Modřanech	
		takový jako sídliště	
		tam je taky hodně	
		paneláků	
		jsou tam paneláky, je	
		tam sídliště	
		na Barrandov	

Parky. Tato skupina poměrně logicky obsahuje místa, která jsou používána a vnímaná téměř výhradně chodci. Z hlediska motorové dopravy jsou tyto plochy chápány také jako areály, které je nutné míjet a objíždět (*okolo Rígráku*). Zajímavá je naprostá absence trasování cest u každodenních cyklistů. Ačkoli významná část

deklarované oficiální městské cyklistické sítě využívá průjezdy parky, v popisech cest svých respondentů na jízdních kolech parky zcela chybí¹⁸. Viz. tabulka.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
chodím přes Slepíčárnu..	Riegrovy sady (vokolo Rýgráku)		je tam nákej kus tý přírody (Střelecký ostrov)
ten park z Kubáně sem, zadem	Chotkovy sady (a dostáváte se do Chotkových sadů)		
pěšky odsat přes park (Letenské sady, veverka, dvě veverky)			
a vyjdeš na Praze 2, v takovém hezkým parku..			
chodila přes Františkánskou zahradu			
já jsem šla tím parkem (Petřín)			

Náměstí. Využití jmen náměstí pro popis cest má překvapivě jednostrannou podobu. Zcela jednoznačně převažuje využití tohoto prvku v popisech cyklistů. Část názvů náměstí je "rozpuštěna" při pojmenovávání tras u pasažérů MHD ve jménech stanic, které jsou se jmény náměstí totožné. Zajímavé je slabé zastoupení jmen náměstí při popisu tras pěších. Domnívám se, že je to dáno tím, že z hlediska chodce představují již příliš velkou prostorovou strukturu a pro popis trasy jsou tedy již málo čitelné. Viz. tabulka.

¹⁸ Tato skutečnost dává za pravdu kritikům způsobu vedení městské cyklistické sítě, kteří tvrdí, že tato síť je tvořena "na efekt" pro mediální prezentaci vedení města, ale ve své podstatě představuje shluk nesouvislých stop, které netvoří ucelenou dopravní síť.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
přes Staromák	vokolo Míráku k Náměstí Republiky	na Karlák.. a jezdím na Kubáň	vlastně na Jungmannovo náměstí.. na Náměstí Republiky přes Jiřák dolu teda na Náměstí Republiky dojel až skoro ke Kulaťáku za Strossmayerovo náměstí.. celej Václavák

Liniové objekty

Hlavní osy, ulice, tramvajové trati. V popisech cest byl často zřetelný liniový "dráhový" charakter popisování prostoru. Jedná se o takové prostorové uspořádání, ve kterém cestující vykresluje část svého okolí, kterým prochází, jako více či méně souvislou lineární stopu, "dráhu". Dráhové, liniové objekty lze tedy vnímat jako další druh prostorových prvků vedle bodových nebo plošných objektů. K dráhovým popisům se dobře hodí městská prostorová struktura souvislých a navazujících ulic, včetně užití jejich názvů. Podobně jako určité a konkrétní názvy ulic (Jeremenkova, Kladenská) však Pražané používají obecnější určení "hlavní ulice, hlavní třída" (*pořád rovně po hlavní, po hlavní se dáte*). Třetím významným „liniotvorným“ prvkem jsou vedení tramvajových tratí - tramvajová tělesa - která se stejně jako ulice a hlavní osy podílí na dráhovém vidění prostoru cestujícího.

Jednoznačně největší zastoupení má dráhové popisování prostoru města u dojíždějících auty, druzí v pořadí s výrazným zastoupením jsou dojíždějící na jízdních kolech. U pěší a veřejné dopravy je tento způsob vidění prostoru zastoupen málo (viz. tabulka). Auto a kolo jsou liniové dopravní prostředky, které u svého řidiče vyvolávají prostorovou představu souvislého průjezdu skrze území. „Liniovost“ se tak

stává jedním ze základních znaků vnímání prostoru při cestách autem a na kole. Linie udává základní osy pohybu. Zajímavý je rozdíl v popisech mezi motoristy a cyklisty. Zatímco motoristé často používají pojem "hlavní ulice", cyklisté zůstávají převážně u subtilnějšího trasování skrze méně vytížené komunikace. Tento rozdíl je logický a vychází z povahy prostředku, kde se cyklisté, ať již vědomě či nevědomě, vyhýbají přetíženému prostředí hlavních ulic. Zároveň ale z povahy jízdního kola plyne, že k efektivnímu fungování potřebuje osy a linie ke zdárnému průjezdu městem. Viz. tabulka.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
po takovém tom hlavní chodníčku	stále po hlavní a sjedete dolů	začíná Vršovická	přebíhala jsem samozřejmě silnici
jak je tam ta hlavní a jezděj tam tramvaje	pokračujete po hlavní stále dolů	autobus se pak stáčí na hlavní	potom teda po silnici normálně na semaforey
	zezadu se jako dostat k tomu, k tomu k Náměstí Republiky jako..	Kladenskou	tam jsem se jako napojoval mezi auta, to jsem jel po té hlavní,
vyjdu ulicí nad Prmaskou	to můžete vzít buď po hlavní	pak ta Vršovická	po té Novodvorský mezi těma autákama
Kladenskou	tou hlavní dojde až úplně na konec	rovnoběžně s tramvajovou trasou	ulicí K seřadišti
jdu rovně a dojdou k budově	a vlastně rovně pořád po hlavní		tam jedu 28. října.. Vinohradskou
lanovka na Petřín	po hlavní se dáte vlastně, tam už jezdí i tramvaje		pak Hybernskou
	narazíte na silnici, kde vyjíždí tramvaje		z té Modřanský
	napojíte na tu silnici, na které byste býval byl, kdybyste jel tramvají sjedu Jeremenkovou		z té Bránický po té Novodvorský
	Vyjedeš z mojí ulice, která je jednosměrná..		dolů Svatoplukovou Italskou nahoru.. sjela Italskou.. vyjela kousek Italský..
	do kopce na Barrandov taky rovně		po Národní.. dojedu..
	a pak už vlastně po té hlavní		

vobjíždím to že jedu	
rovně	v Balbínce
projedete tudle ulici	
rovně	na tu stezku
Italskou	stromořadí
jedu Bělehradskou	
nahoru	
bud' do Rumunský	
je to Londýnská	
a pak Italskou	
konec tý Argentinský	
ulice Pod stadiony	
do tý Korunovační	
Zámecké schody	

Magistrála. Specifickou linií, kterou jsem se rozhodl hodnotit samostatně, je pražská Severojižní magistrála. V malé míře se vyskytuje ve všech skupinách individuální dopravy, teda s výjimkou dopravy veřejné. Avšak všechny pěší zmínky byly učiněny v souvislosti s docházkou na/od stanice metra linky C, která v podstatné délce kopíruje trasu magistrály (např. Vltavská, Muzeum). Logicky a podle očekávání je nejčastěji magistrála zastoupena v trasování prostoru u motoristů. Viz. tabulka.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
podejdu vlastně jako začínající magistrálu	a chcete najet na Magistrálu		
	tam se napojím (na magistrálu)		
zase pod magistrálou..	napojit na tu magistrálu		podjela jsem magistrálu..

Nábřeží. Z důvodu častého a opakovaného výskytu citací jsem se rozhodl také samostatně zvážit i linii pražského vltavského nábřeží, které tvoří jednu z hlavních historických prostorových os. Shodně s ostatními liniemi jsem našel nevyšší výskyt zmínek o nábřeží u motorové a cyklistické dopravy, na první pohled překvapivě se však nachází také u cest MHD. Pro tuto skutečnost nacházím logické vysvětlení, jelikož Vltavská nábřeží jsou i významnými trasami tramvajové dopravy. Překvapivá je emocionální poloha všech citací týkajících se nábřeží u cyklistů. Průjezd podél

Vltavy pro Pražany na jízdních kolech představuje často silný citový zážitek (.. *a to bylo taky krásný, podél vody...* rozhovor s H. H., 30. 6. 2011)

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
se seběhlo dolů na to nábreží	a jedu normálně jako podél vody	blízko prostě u tý Vltavy	tam u tý vody
	po tý hlavní podél vody	jet po celým tom nábreží	zabočit a zajet (na nábreží)
	vzít to po Nábreží		a to bylo taky krásný, podél vody
	když projíždíte po Nábreží		je tam ta řeka, je tam nákej kus tý přírody

Linky MHD. Specifickou kategorií prostoru cest činí Linky MHD. Rozhodl jsem se jim vyčlenit vlastní skupinu, protože se nepodobají žádné ze skupin předchozích linií. Linky MHD představují trasy, kde je pro určení prostoru zcela dominantní zvolený dopravní prostředek a nevyskytuje se žádný další prostorový prvek z okolní městské struktury (*Metrem na Ládví, až do centra tou tramvají...*, rozhovor s P. C., 14. 10. 2011). Příbuznou kategorií avšak řazenou ve skupině uzly jsou Stanice MHD (viz. dále v textu). Linky a stanice MHD jsou tak převládající technikou popisování cesty u pasažérů veřejné dopravy.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
ještě asi čtvrt hodiny pěšky..		(jela jsem) na Muzeum	
to jsem chodila pěšky nahoru na Muzeum		(jela jsem) půl hodiny tím vlakem	
		tam jsem jezdila metrem	
		bylo to kousek od metra	
		naskočila (jsem) na céčko	
		přestoupila jsem na Muzeu na Zelený	
		tak jsem jela líně nákou tramvají	
		sem se svezla na metro	
		Já jsem se snažila dostat tramvají na Hradčanskou	
		tam jsem se svezla na Můstek	

a metrem (jsem jela) na
Ládví

až do centra (jsem) jel
tou tramvají
sedumnáctka, nebo
trojka, jestli jedeš podél
vody nebo jestli zajíždíš
na Moráň

sedmnáctkou prostě jet
po celým tom nábřeží
Tam se nalodím do
metra... který mě
vodveze na Muzeum

tramvají (jsem jel) dolů
na Evropskou

(nastoupím) do Céčka,
(jedu), a tam už teda
jenom vylezu z metra
tam jsem přestoupila za
áčka na béčko, pak (jsem
jela) na Smíchovský
nádraží

pak.. a ze Smíchovského
nádraží jezdili autobusy
248

je to jako takový první
velký sídliště od
Smíchovského nádraží
(jedu) do té oblasti, kde
bydlím já, čtyři zastávky,
tam je taky hodně
paneláků.

to je třetí čtvrtá zastávka
od Lihovaru

vzít to autobusem buď
na Anděl

no a ta mě doveze na
Kyn.. Švandovo divadlo
zastávku

tak většinou ji doběhnu a
svezu se sem.. dvě
zastávky, většinou k
Helichovce

já jsem většinou jela 186
a pak tou
sedumnáctkou..

(jela jsem) na Dejvárnú,
někdy na Dejvickou a
potom metrem
(jela jsem) z IPáku..na
Karlák, pak tramvají
pěkně nahoru a pak ještě
tim metrem

Uzly (stanice, průchody, průjezdy, mosty)

Poslední skupinou prostorových prvků jsem nazval Uzly. Jednalo se mi o seskupení momentů, ve kterých dojíždějící zažívá zúžení prostoru a intenzifikaci cesty, průchod přes bariéru, nebo v případě MHD změnu stylu cesty nástupem nebo výstupem z vozu, popřípadě přestupováním.

První podskupině **Průchody/průjezdy, přechody, schody** dominují jednoznačně popisy pěších tras. Zdejší citace dobře ilustrují jemnost a detail vnímání prostředí u pěší docházky, samozřejmě zároveň s její zranitelností a otevřeností vůči okolním vlivům. Často je zmiňováno procházení průchody a podchody pod silnicemi, nebo překonávání ulic s výraznou motorovou dopravou. Pro skupinu pěších cest je specifické zmiňování úseků chůze po schodech, které je výlučnou zkušeností této kategorie. Zajímavá je shoda a opakování průjezdu dopravím uzlem křižovatky U Bulhara u motoristů a cyklistů. Při bližším pohledu však nacházím vysvětlení v tom, že křižovatka Bulhar je jediným průchodem skrze linii severojižní magistrály pro spojení dvou sousedních čtvrtí – Žižkova a Starého města. Specifické je, že ačkoli vede skrze křižovatku u Bulhara i páteřní trasa pražské MHD, nezmiňuje toto místo žádný z pasažérů veřejné dopravy Vysvětluji si to tím, že toto místo není stanicí a nenabízí ani žádnou výraznou prostorovou dominantu a proto není z hlediska pasažéra veřejné dopravy na trase zaznamenané.

PĚŠÍ

AUTO

MHD

KOLO

(mám) různý zkratky, různěma podchodama a vším jakoby..	a jedu k Bulharovi	průjezd vlastně.. jakoby tou horou..	přes seřazovací nádraží
podejdu vlastně jako začínající magistrálu	sjedu u Buhara	když vyjedeš tím tunelem	dojela jsem k Bulharovi
půjdu takovým podchůdkem	k Bulharu	tam se kříží i tramvaje	tam se ... po přechodu jakoby.. Prosmyčuju
ty díry, kterejma se prolezalo, aby se to nemuselo obcházet	my tomu říkáme Myší díra		až přijedu na ten hnus na Bulhara
pak přejdu cestu..	tam je tunel, který pokračuje do Karlína		přes Bulhara jsem to švihnul
			tam jsem jakoby přebíhala.. vlastně čtyřproudovou silnici
jdu takovým podchodem (prodju do těch) nižších děr... no těch tunelů			těma uličkama
tam jdeš průchodem pod Jedličkovým ústavem přejít tehdejší Leninovu pak přejdu cestu přejít ulici Na dlouhým lánu			
musím přejít přes cestu.. buď s seběhlo po takových schůdkách			
jdu kousek po ulici, sejdu schůdky			
po schodech.. du po schodech, po jedněch schodech.. du po druhejch schodech..			
vyjdu schůdky..			
vystoupim po schodech..			
jdu po schodech dolu..			
a vyjdeš schody na Vyšehrad			
mezi těma uličkama			
musím přejít přes cestu			

Mezi uzly jsem zařadil i pražské **mosty** přes Vltavu, ačkoli by mohli být z jisté perspektivy považovány též za krátké linie. Přechody přes mosty téměř chybí u docházky pěší dopravy, na druhé straně jsou dominantní zkušeností Pražanů na

jízdních kolech. S mosty se u cyklistů znovu pojí - obdobně jako u průjezdu po nábřeží - silná emocionalita. Na jedné straně jsou vzývány jako úseky otevírající pohled do přírodního prostředí mimo zastavěné území, na druhé straně jsou charakteristické nadměrnou zátěží z motorové dopravy, které se nelze vyhnout jinou objízdou trasou.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
pod Nuselskej most	což je odbočení na most	pak to musí přejet Barrandovský most	že jsem vždycky musela jako přes nějak hnusnej most, to je jako humus
	sjedu ten další most vlastně přejet most přes Barrandovskej most	najíždíme na ten Barrandovský most	přes Štefánikův most přesd Nuselák na ten Hlávkův most.. prostě přejela jsem ten most přijedu na ten most Přejedu most..

Mezi uzly jsem zařadil celý segment **stanic a terminálů veřejné dopravy**, které jsou specifickou unikátní prostorovou zkušeností pasažérů veřejné dopravy. Následující tabulka hovoří jasně.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
	vokolo Vltavský	Můstek Vltavská Muzeum Muzeum zastávka autobusu Skalka Hradčanská Moráň Karlovo náměstí Staroměstská Vltavská Belárie Nádraží Braník Belárie Poliklinika Modřany zastávka Družná	Masarykovo nádraží z Vltavský k Florenci přes Pražskýho povstání

Barrandov
 zastávka Geologická
 zastávka sto osumdeát
 šestky
 Hellichova
 Dejivická
 I.P. Pavlova
 Helichovka (gymnázium
 Hellichova)

Zvláštní kategorií pro změnu typickou pro motoristy je vnímání a fázování cest podle **semaforů**, "**světél**". U automobilistů představuje zahýbání na světlech jeden z výrazných rozhodujících momentů orientace a vnímání prostoru, semaforey se vyskytují ještě v popisech cestu u cyklistů.

PĚŠÍ	AUTO	MHD	KOLO
	až bys mi zavolał vod nějakejch těch světél: „hele jsem v Bráníku, jsem zatočil doleva...“ tam na světlech se dá doleva na třetích světlech je to doleva na prvních světlech, kde je to možný, doleva všechno víš, jako že vnímáš ty světla ale prostě třeba si myslíš na něco jinýho.. po příjezdu na světla se dáte doprava		potom teda po silnici normálně na semaforey až jakoby na světla

Určování směru **doleva - doprava** je jedním z důležitých nástrojů popisu cest u motoristů a prvek dynamicky kombinující dráhové liniové vidění hlavních os a ulic. Určování směru cesty téměř zcela chybí u pasažérů veřejné dopravy a u cyklistů je zmíněno pouze v jednom případě. Opomenutí u veřejné dopravy je pochopitelné, zde je trasování zcela v područí linek a stanic. U cyklistické dopravy mě tato absence velmi překvapuje. Situaci si vysvětluji mnohem komplikovanějším vedením dráhy

trasy při na cestách na jízdním kole. Pražská komunikační síť je ve své podstatě založena na dvou dopravních principech, které utváří základní podobu prostředí. Těmi jsou, jak již čtenáři dochází, silniční automobilová doprava a síť drah veřejné dopravy. Hlavní dráhy pro motorovou dopravu jsou pak stále ještě hustě protkány doplňkovým vedením drah pro pěší - chodníků¹⁹. Avšak zcela je opomenuta třetí úroveň, která je mezistupněm mezi motorovou a pěší dopravou - infrastruktura pro jízdní kola. Toto opomenutí bylo a je doposud systémové. Poválečný vývoj moderní urbanistiky v Československu s jízdním kolem téměř nepočítal. Vše mělo být - a v případě Prahy tomu tak téměř je - obslouženo monstrózním silničním automobilovým skeletem v kombinaci se všudypřítomnou levnou "masovou" veřejnou dopravou s doplňkovou sítí pro pěší. S nadsázkou řečeno, vše se mělo buďto „valit“ v koridorech motorových drah, nebo ustrnout v kapsách a enklávách ohraničených a uzavřených obytných zón. Prostupnost mezi jednotlivými prostory byla omezena. Tato prostorová představa vyzívá k zajímavé paralele s konstruktivistickými představami o fungování společnosti jako celku. Za takové situace bylo jízdní kolo a infrastruktura pro něj vypuštěna jako nadbytečné a přežitě řešení. Důsledkem je, jak je patrné ve výsledcích mého výzkumu, že dráha a orientace cyklisty v konkrétním profilu pražských ulic je natolik složitá, že není popsatelná jednoduchými směrovými ukazateli vlevo - vpravo. Místo toho se cyklisté řídí pomocí drobnějších orientačních bodů a poukazy na průjezd náměstími bez směrového udání (viz. oddíly "body" a "náměstí" nahoře).

PĚŠÍ

AUTO

MHD

KOLO

¹⁹ Síť chodníků a prostor pro pěší se měl v područí dráhového vidění města 60. a 70. let minulého století výrazně změnit. Příkladem jsou omezené možnosti překonání severojižní magistrály, kterou můžete v celé délce vedení v širším centru překonat pouze na deseti místech. Praha měla být podle plánů protkána roštem severojižních a východozápadních magistrál, který by znamenal rozpad kompaktního území do oddělených úseků. Toto řešení by způsobilo omezení pěší docházky i mezi sousedními městskými čtvrtěmi. "Rozpad" území na separované celky lze sledovat i v případě existující severojižní magistrály.

odbočí na hlavní
 doleva... pak první , si to tam prokličkoval
 kterou to jde, doprava... autobusem za ním jsem uhla doleva
 tam na světlech se dá
 doleva a pojede pořád
 tak zabočím hned do rovně po tý hlavní podél
 prava (u domu) vody ten autobus se pak stáčí
 a na prvních světlech,
 kde je to možný, doleva
 vlastně první doprava do serpentýn
 směrem Růžová zahrada barrandovskejch
 a když se člověk kouká
 přímo na ty
 a tam když vlastně barrandovský ateliéry,
 zahnete, tak po pravé tak vlastně po levý
 straně jsou nějaké straně je vrátnice
 novostavby.. novácká a tam se vjede.
 to by se vidělo, až bys mi
 zavolał vod nějakých
 těch světel: „hele jsem v
 po pravé straně taky Bráníku, jsem zatočil
 Petřínská věž doleva...“
 který bude po levné
 Vyjdu z baráku a dám se straně, po pravé straně
 doprava (u domu) koleje, vysokoškolské
 a sjedete na Malovanku
 po pravé straně.. a dáte se doprava..
 Vyjít z baráku, dám se
 doleva no, a dáte se doprava..
 no a po pravé straně
 Zámecké schody
 a po příjezdu na světla se
 dáte doprava
 zatočíte doprava a první
 doprava..
 ambasáda je po levé
 straně..
 po pravé straně vlastně
 můžete vidět
 tam je hotel Hofmaister
 mám pocit po levé
 straně
 po pravé straně
 první doprava
 anebo to můžete
 stříhnout trošku dřív dolů

doprava

protože tady je záhyb,
doleva do serpentýn
barrandovských

Popisování pomocí ukazatelů **nahoru – dolů** je v přibližně stejné míře zastoupeno u všech prostředků individuální dopravy, ať už motorové či bezmotorové. U pasažérů veřejné dopravy tento indikátor figuruje ve výrazně menší míře. Zajímavé je, v citacích výrazně převažují popisy cest směrem dolů. Pokusím se nastínit, proč by tomu tak mohlo být. Za prvé, nejčastěji jsou respondenty popisovány ranní cesty do práce či za studiem, které vykazují nejvyšší míru rutiny a opakování. Tento charakter je dán režimem každodennosti, ve které se na odpolední cesty častěji váží další cíle a pochůzky. Odpolední cesty tak nabízejí více variant oproti trasám domov - práce/škola. Vzhledem k historickému vývoji a geografii Prahy je nejvíce pracovních i studijních cílů situováno do okolí historického jádra Starého města. To je svou polohou vůči části pozdějších, více rezidentních městských částí, situováno dole v údolích. Domnívám se, že toto může být jeden z důvodů, proč ranní cesty ze Strahova, horního Podolí, vrchních Vinohrad a další vykazují vyšší míru klesání.

Za druhé, v případě automobilismu řidič vnímá mnohem silněji sjezdy směrem dolů, kdy musí čelit valení se vozem, vnější síle, která s vozem manipuluje. Oproti tomu jsou cesty vzhůru, při kterých uvádí sám a pouze silou svého vozu vůz do pohybu, méně „takilní“ a citelné. Domnívám se, že sjezdy dolů jsou z hlediska vnímání řidiče méně „pod kontrolou“, probíhají více ve spolupráci a za přítomnosti vnější "přírodní" síly a proto jsou i více zapamatovatelné, jelikož přináleží svou povahou k charakteru vnějšího prostředí. Vzorek dat ale není v tomto bodě dostatečně hustý, aby tuto hypotézu dokázal potvrdit nebo vyvrátit. Viz. tabulka.

PĚŠÍ

AUTO

MHD

KOLO

tam to projde teda			
člověk, jde kousek do kopečka	a ... nahoru do kopce na Barrandov taky rovně..	tak tam jel ze zdola z těch dvorců	dolů Svatoplukovou do Nuslí
a sejdu to dolu.	pak se vlastně sjíždí dolu.. no..	sejít z toho kopce, nebo sjet autobusem..	za mostem jsem sjela dolů k Florenci..
			jela vlastně Italskou
sejdu to dolu okolo Švédské ambasády	a sjedete dolu směr Malovanka..	jedu nahoru na Barrandova	na nahoru.. sjela Italskou.. vyjela kousek Italský..
ale z kopce, ale teda daj se volit dvě cesty, podle toho, na jakou zastávku si vyberu, ale většinou jdu z kopce	sjíždíte dolu, a až sjedete úplně dolu,		a pak vyjedu vlastně celej Václavák
			ale z kopce, ale teda daj se volit dvě cesty, podle toho, na jakou zastávku si vyberu, ale většinou jdu z kopce
to jsem chodila pěšky nahoru na Muzeum	sjedete ještě kousek dolů,		
sejít z toho kopce, nebo sjet autobusem..	což jedolů z kopce		přes Jiřák dolu
	což už je vlastně dole u vody		a ještě tam máš předtím ten kopec
Hradem dólu	potom nahoru před tunelem		
a scházím to potom až dolu..	anebo to můžete stříhnout trošku dřív dolů doprava		na horu na letnou

Interpretace popisů cest podle způsobů cestování

Pěší cesty

Co do počtu výskytu, nejčastěji zmiňovaným prvkem při pěších cestách jsou zvláštní zúžená intenzifikovaná místa: průchody, přechody a schody. Jelikož tato místa často představují hraniční moment mezi dvěma úseky, hrají z hlediska orientace a vedení trasy klíčovou roli. Přejít hlavní ulici nebo tramvajovou trať je přechodem mezi „být tady“ a „být tam“, mezi dvěma rozdílnými díly cesty. Stejně tak průchod či tunelový úsek rozděluje dvě rozdílná území - před a po průchodu. Schody zase znamenají elevaci, něco bylo níže a něco je výše. Domnívám se, že právě zapříčinění změny stavu a prostoru cesty činí z těchto prvků jednu z hlavních charakteristik pěších cest.

Pražané, kteří nejčastěji cestují za povinnostmi po svých, intenzivně vnímají běžné budovy a rozlišují, jaké společenské instituce v nich sídlí. Více tedy vidí jaksi "dovnitř", po smyslu samotných staveb a architektury. O poznání méně často jim slouží pro orientaci a trasování velké domy a dominantní městské prvky. Domnívám se, že tento aspekt je dán tím, že kratší vzdálenost pěších cest v průměru umožňuje míjet jen nižší počet takových míst. Dominantní struktury se tím pádem mohou vyskytovat v popisech méně často a uvolňují tak místo jemnějším prostorovým strukturám, mezi které patří právě běžné budovy, rozeznatelné podle svých funkcí.

Typickým městským krajinným prvkem, skrze který se realizují pěší cesty, jsou pražské parky. Domnívám se, že existence parku ve směru potřebné cesty vyvolává vyšší pravděpodobnost volby chůze jako prostředku dopravy. A na druhou stranu povaha pěší cesty umožňuje lépe vnímat specifické prostředí parku a park použít jako markantu při popisu cesty. Zvláštností a raritou je vnímání zvířat žijících v parcích.

Samotné pěší cesty - za předpokladu vynechání pěších cest při docházce na MHD - se téměř vůbec nedotýkají dopravní infrastruktury veřejné dopravy. Zastávky, stanice a vedení linek MHD nejsou pro popis pěších cest téměř vůbec používány. Poměrně překvapivým je téměř naprosté vyloučení pražských mostů z popisů pěších cest. Pěší cesty jsou přes mosty realizované zřídka, a když ano, nejsou zmiňovány. Otázkou zůstává, proč tomu tak je, když například u cyklistické dopravy je průjezd přes mosty jedním ze základních prvků popisů trasy. Viz. tabulka. V tomto místě musím znovu připomenout, že velikost vzorku nepostačuje k plně zobecňujícím závěrům. Získaná data a z nich plynoucí závěry je nutné chápat více na úrovni hypotézy, která vyžaduje další prověření.

Míra zastoupení prostorových prvků u popisů pěších cest.

Běžné budovy (sídla společenských institucí)	AA
Parky	AA
Průchody/průjezdy, přechody, schody	AA
Dominantní a/nebo velké stavby	A
městské čtvrti a další oblasti	A
Náměstí	B
hlavní osy, ulice, tramvajové tratě	B
Magistrála	B
nábřeží (podél vody)	B
nahoru – dolu	B
doleva – doprava	B
linky (MHD)	C
Mosty	C
Stanice MHD (nastoupit, vystoupit, přestoupit)	C
semafony (světla)	C

LEGENDA: hodnocení míry zastoupení prostorových prvků

AA - dominantní charakteristický prvek

A - více zastoupený prvek

B - průměrné zastoupený prvek

C - méně zastoupený prvek

CC - zcela opomenutý prvek, absence jako charakteristický znak

Cesty autem

Pro cestování autem je charakteristické intenzivní vnímání třech skupin prvků: dominantní a/nebo velké stavby, hlavní osy a semafony. Pro každodenního motoristu jsou pro orientaci důležité architektonické dominanty. Strahovský stadion, Pražský hrad, Právnická fakulta jsou objekty, které svojí vahou definují širší území, kterým běžný motorista projíždí. Pro vnímání z kabiny vozu již nejsou rozeznatelné detailní funkce jednotlivých budov. Míra podrobnosti, která by nastala při popisu funkce jednotlivých budov, by pro postižení denní trasy byla nadměru detailní. Trasa je tedy redukována na hlavní elementy, mezi které patří právě dominantní stavby. Částečně

se zde projevuje efekt větší délky průměrné cesty automobilem oproti ostatním dopravním prostředkům, obzvláště bezmotorovým druhům dopravy.

Pro každodenní motoristy je typické dráhové liniové vidění prostoru města. Základním momentem orientace a umísťování sebe do prostředí jsou hlavní osy. „A rovně, pořád po hlavní, nebo .. tou hlavní dojede až nakonec“ (rozhovor s J. M., 20. 10. 2011) jsou charakteristické projevy popisu cesty automobilisty. Motorista se musí na své trase řídit silničními pravidly, která efektivně určují, co je hlavní, co vedlejší, kam lze zahnout, kde lze překonat překážku. Těchto variant trasování své cesty v prostoru má automobilista řádově méně, než chodec, nebo cyklista. Pro motoristu neexistují chodníky, průchody, "tady přeběhnout silnici", zde přejít. Auta potřebují masivní dopravní infrastrukturu, jejíž síť je v historicky daném prostoru města jednou provždy daná. Pokusy o radikální přeformulování a překonání historické vrstvené městské struktury ve prospěch kapacitní silniční sítě skončily u jediného úspěchu - pražské severojižní magistrály. Druhá vlna realizace dráhového vidění města v podobě výstavby kapacitních silničních tunelů (Blanka I, Blanka II) se potýká s dlouhodobými problémy. Motoristická síť v prostoru města je tedy oproti síti bezmotorové dopravy více robustní a méně hustá. Zajímavým prvkem, který se netýká pouze automobilové dopravy, je poměrně výrazná viditelnost a pozornost, která je věnována tramvajovému vedení. Dokážu se jen domnívat, z čeho vychází respekt řidiče automobilu vůči kolejovým dráhovým tělesům. Tok osobních automobilů je totiž oproti kolejovým tělesům stále velmi fluidním prostředím. Ačkoli tok vozů ve vysoce nasycené městské síti působí neohrabaným a kompaktním dojmem, prostor pro rychlou reakci běžného motoristy vůči překážce a změny dráhy jiného vozidla je stále poměrně vysoký. V takovém prostředí však tramvaje představují zcela odlišný element. Změna dráhy je totiž nemožná a změna rychlosti

včetně brzdění oproti osobním autům málo efektivní. Motoristé tedy logicky dávají dobrý pozor a jsou si vědomi, kde se tento typ "městského slona" vyskytuje²⁰.

Třetím druhem linií typických pro motoristy jsou běžné ulice, pojmenovávané svými názvy: „... a pak Italskou, ... to tý Korunovačnickou.“ (rozhovor s J. M., 20. 10. 2011). Tento způsob vidění je však společný s druhým "liniovým" dopravním prostředkem - jízdním kolem. Jak jsem již uvedl dříve, dvě konkrétní linie jsem se rozhodl posuzovat samostatně - magistrálu a nábreží. V prvním případě se potvrdil předpoklad, že magistrála je dominantní prostorovou osou pro motorovou dopravu, vůči které je vymezována podstatná část pražských vnitroměstských cest auty. Překvapivé však bylo negativní vymezení vůči magistrále u motoristky, jejíž pravidelná cesta vede přesně ve stopě magistrály od startu do cíle. Magistrála se díky přetíženosti a pravidelné zácpě také stává "mrtvou" linií, již se je třeba vyhnout hledáním alternativních objízdných tras skrze síť paralelních os i rezidenčních ulic (viz. např. rozhovor s J. M., 20. 10. 2011). Ostatní druhy dopravy se vůči magistrále vymezují v omezené míře a logicky většinou jako k bariéře, místu průchodu, které je potřeba překonat.

Motoristé považují za důležitou osu také pražské Vltavské nábreží. Kromě jasné orientační linie, kterou nábreží představuje, zaujímá také otevřeným výhledem na

²⁰ Neměnnost dráhy kolejových vozidel, která může být překážkou pro fluidnost osobní motorové dopravy, poskytuje jistou výhodu pro pěší a cyklisty a posiluje pobytový charakter prostředí. Tramvajová tělesa totiž nemusí rušit kvalitní pobytový prostor města a stabilní vedení drah napomáhá orientovat se v konkrétní prostorové situaci: tj. kde se lze zastavit a věnovat aktivitám a kde je dráha, která vyžaduje obezřetnost. Odtud plyne poměrně populární řešení posledních let v řadě evropských měst, kdy jsou tramvaje (znovu) zaváděny do pěších a rezidenčních zón. Praha o takovém směru také uvažuje (doplnění sítě kolem Václavského náměstí) a viditelným krokem tímto směrem je podoba Náměstí Republiky po rekonstrukci.

prostor řeky s panoramaty protějšího břehu. Zajímavé je, že ačkoli četnost zmínek o nábřeží u motoristů a cyklistů je stejná, četnost zmínek o mostech je u motoristů výrazně nižší. Že by motoristé měli mosty v menší oblibě, než cyklisté? Jisté je, že přechod přes každý pražský most představuje pro motoristu čekání v řadě aut a citelné zdržení. Zatímco cyklista se této kongesci obvykle vyhne předjetím. Na druhou stranu může být přechod přes pražské mosty pro cyklisty zátěží, jelikož často znamená pohyb v prostředí přesyceném automobily.

Míra zastoupení prostorových prvků u popisů cest automobily.

hlavní osy, ulice, tramvajové tratě	AA
semafony (světla)	AA
Dominantní a/nebo velké stavby	AA
doleva – doprava	AA
Magistrála	A
nábřeží (podél vody)	A
Běžné budovy (sídla společenských institucí)	B
městské čtvrti a další oblasti	B
Parky	B
Náměstí	B
Průchody/průjezdy, přechody, schody	B
Mosty	B
nahoru - dolu	B
Stanice MHD (nastoupit, vystoupit, přestoupit)	C
linky (MHD)	CC

Specifickou kapitolou z denního chleba motoristy jsou semafony. Křižovatky řízené světelnými signály zažívají v posledních deseti letech rozmach nesený vlnou protekcionistické starosti o "bezpečnost" všech uživatelů veřejné komunikační sítě všech úrovní. Větší bezpečnost je zajištěna formou mechanické separace jednoho směru dopravního toku od druhého pomocí vyhrazených časových úseků přidělovaných světelným signálem. Již méně je domýšleno, co znamená plošné

diseminace "světelných závor" pro soulad pobytových a dopravních funkcí v historickém intravilánu, včetně podmínek pro lidi nedopravující se, zejména chodce děti a důchodce. Vysoký podíl semaforů se odráží ve vnímání motoristy výrazným způsobem. Semaforey, neboli v pražské dikci "světla", jsou dominantními milníky ve dráhovém vidění městského prostoru. *Na prvních světlech, kde je to možný, doleva*, odděluje jednu část dráhy od druhé, znamená předěl a mezník v linii cesty. Obdobně jako nominátory směru doleva - doprava (třetí zahni doleva), fázují světla dráhu cesty na jednotlivé úseky. Na rozdíl od příkazu doleva - doprava, který vyžaduje správně rozeznat všechny příčné směry podle toho, zdali jsou komunikací pro auta či nikoliv, je měření na světla přehlednější a jednodušší. Ovšem ne všichni urbanisté trendu vzrůstajícího počtu světelné signalizace aplaudují. Kromě výrazných finančních nákladů, které jejich zavedení a provoz nesou, mohou mít i širší společenské důsledky. Přiznáme - li totiž našemu cestovnímu chování statut společenského jednání ve veřejném prostoru, je plošné zavádění světelných signálů krokem k většímu odcizení a nahrazení vzájemné domluvy mechanickým dělením prostoru. Navíc redukuje-li pozornost řidiče na pouhý světelný signál, snižujeme jeho vnímavost vůči ostatním nebo nahodilým dějům v ulicích. V každodenní rutině motoristy pak může průjezd živou ulicí vypadat i takto: „*Všechno víš, jako že vnímáš ty světla ale prostě třeba si myslíš na něco jiného...*“, (rozhovor s S. J., 7. 12. 2011).

Cesty veřejnou dopravou (MHD)

Prostor města vykreslovaný pasažéry veřejné dopravy má zcela specifickou podobu. Na začátku je nutné znovu připomenout, že od cest veřejnou dopravou jsem oddělil pěší docházku na a ze stanic MHD, kterou jsem přiřadil k oddílu pěší dopravy. Tento oddíl tedy pojednává o samotných cestách v síti městské hromadné dopravy. Dominantními prvky popisů cest veřejnou dopravou jsou linky MHD, stanice MHD a městské čtvrti a další oblasti, které jsou spojené se sítí dopravy, zejména

přestupními uzly. Trasování jednotlivých dopravních linek MHD je klíčovým momentem popisu linií a drah cesty: „A metrem (*jsem jela*) na Ládví, až do centra (*jsem*) *jel tou tramvají*“ (rozhovor s P. C., 14. 10. 2011). Jiné linie, hlavní třídy, ostatní ulice nebo nábřeží jsou zmiňované pouze v nepoměrně menším měřítku. Dráhové vidění ve smyslu automobilové perspektivy prakticky neexistuje, vše je pevně ukotveno v síti linek MHD. V oblasti orientačních bodů zase jednoznačně dominují stanice veřejné dopravy: „*Zajíždíte na Moráň, na Karlák., až na Staroměstskou.*“, (rozhovor s M. H., 10. 11. 2011). Jsem si vědom, že ve jménech stanic MHD dochází k částečnému překrytí historických místních názvů s novodobou denominací stanic veřejné dopravy. Nicméně síla vnímání pro pasažéra pochází právě z identifikace stanice nebo přestupu, mnohem více než z kontextu místa. Před sto lety neměl nikdo ponětí o klíčovém uzlu na křížení Tylova náměstí a Ječné ulice - dnes tolik populární I. P. Pavlova. Ani dominantní budovy, natož pak běžné budovy neslouží pasažérům k popisu jejich každodenních tras. Prvek, ve kterém je však vnímání této skupiny nejsilnější, je pojmenování celých širších oblastí: „*Přes Staré Letňany, Prosek do Vysočan*“, (rozhovor s P. C., 14. 10. 2011). Tento efekt souvisí s tím, že pro většinu každodenních pasažérů znamenají jejich cesty průchod mnoha městskými oblastmi. Zde lze sledovat specifický rozdíl mezi povrchovou městskou dopravou a metrem. Pasažéři metra nikdy nezmiňují městské čtvrti a jiné oblasti, pod kterými podjíždějí, pakliže v těch místech nevystupují. Pasažéři zcela vypouštějí parky, magistrálu i semaforey. Viz. tabulka.

Míra zastoupení prostorových prvků u popisů cest veřejnou dopravou.

linky (MHD)	AA
městské čtvrti a další oblasti	AA
Stanice MHD (nastoupit, vystoupit, přestoupit)	AA
hlavní osy, ulice, tramvajové tratě	B
Mosty	B

nábřeží (podél vody)	B
Náměstí	B
Průchody/průjezdy, přechody, schody	B
doleva – doprava	B
Dominantní a/nebo velké stavby	C
nahoru – dolů	C
Magistrála	CC
Parky	CC
semafony (světla)	CC
Běžné budovy (sídla společenských institucí)	CC

Cesty na jízdním kole

Pro cesty na kole je typické intenzivní vnímání mostů a náměstí. Jedná se o charakteristický rys pro cesty na jízdním kole, u ostatních cest tyto dva klíčové historické městské prvky dosud nebyly srovnatelně vysoce hodnoceny (druhé nejvyšší hodnocení pozornosti zaujalo vnímání náměstí u pěších a mostů u MHD). Ostatními více zmiňovanými prvky jsou dominantní a/nebo velké stavby, dva liniové prvky - hlavní osy a nábřeží a nakonec uzlový prvek průjezdů přes bariéry. Spíše "neviditelné" jsou parky a linie magistrály. Zcela neviditelné jsou běžné budovy se sídly společenských institucí a linky MHD. Co to o cestách na kole po Praze vypovídá?

Cesty na kole mají tendenci ke dráhovému charakteru vidění prostoru, ale není jim umožněno ve stávajícím prostorovém uspořádání ulic dráhové vidění dostatečně konstituovat. Ve fyzickém prostoru i jeho vymezení symboly (např. cyklopruhy) chybí souvislé "páteřní" vedení linií, které by bylo v prostoru dostatečně viditelné²¹.

²¹ Zde se nabízí otázka po smyslu „dráhového“ vedení cyklostezek a cyklotras. Fyzicky i symbolicky lze vytvořit souvislou dopravní síť pro jízdní kola. Do mentálních map obyvatel města vedle sítě veřejné dopravy a sítě pro automobilovou dopravu lze doplnit třetí síť, síť cyklistických tras. Otázka, která se nabízí, je, zdali a za jakých podmínek je tato práce s reprezentací prostoru možná a v jaké podobě je žádoucí. Teoretici městského prostoru na cestování na jízdních kolech oceňují totiž právě fakt, že takové cestování je z hlediska prostorových praxí velmi disperzní a nevede k vytváření jednotícího nadřazeného „skeletového“ vidění prostoru.

Pražané na jízdních kolech tedy ke konstituci své cesty musí použít jiné dostupné prostředky. Těmi jsou větší prostorové prvky - dostatečně viditelné mosty, průjezdy náměstími a popřípadě dominantní stavby. Jelikož trasování tímto způsobem je málo detailní a nepřesné (je to spíše naznačení směru, než kontinuální vedení dráhy), téměř zcela chybí prostorové vedení tělesa v pohybu, popisovatele směru nalevo - napravo. Toto je velmi kontrastní vůči hlavnímu konkurentu v dráhovém vidění prostoru - cesty automobily, jež se vyznačují v prostoru města pevně konstituovanou sítí. Pro formulaci drah jsou tedy při cestách na jízdních kolech používány kratší linie, nejčastěji názvy ulic a linie nábřeží. Taktéž jsou ve viditelné míře používány popisy průjezdů (*Po přechodu se prosmýčkují, uličkama proklíčkují, rozhovor s M. H., 10. 11. 2011*).

Míra zastoupení prostorových prvků u popisů cest na jízdním kole.

náměstí	AA
Mosty	AA
Dominantní a/nebo velké stavby	A
hlavní osy, ulice, tramvajové tratě	A
nábřeží (podél vody)	A
Průchody/průjezdy, přechody, schody	A
městské čtvrti a další oblasti	B
Stanice MHD (nastoupit, vystoupit, přestoupit)	B
semaforey (světla)	B
nahoru - dolů	B
parky	C
magistrála	C
doleva - doprava	C
Běžné budovy (sídla společenských institucí)	CC
linky (MHD)	CC

Závěr

Předkládaná práce má tři samostatné oddíly: Teoretickou část shrnující analytické přístupy k prostoru, přehled širšího kulturního kontextu denní mobility a pilotní výzkum vnímání prostoru každodenních cest. První oddíl je shrnut ve svém vlastním závěru. Povaha druhého oddílu žádný zvláštní závěr neumožňuje – jedná se totiž o přehled různorodých sociálních faktů, které s otázkami každodennosti, denní mobility a vnímání prostoru sousedí a souvisejí. Tento závěr se tedy bude týkat věci poslední, pilotního výzkumu vnímání prostoru každodenních cest.

Výzkum přinesl znovu závěr ve třech aktech. Prvním jsou výsledky samotného šetření, jak vnímají prostor různé skupiny cestovatelů. Druhým výstupem, který je pro zkušeného vědce stejně logický a nezbytný, je soubor návrhů a opatření jak by měl probíhat výzkum této oblasti dále. A konečně třetím výstupem, někdy neočekávaným a překvapujícím nicméně stejně živoucím, jsou nové myšlenky, které se ukazují zajímavé pro tázání do budoucna.

Dobrá zpráva zaslouží být uvedena jako první: výzkum potvrdil základní hypotézu. Cestující různými dopravními prostředky skutečně a doložitelně vnímají městský prostor jinak. V našem případě však musí následovat důležité varování. Velikost vzorku respondentů neumožňuje prezentovat získaná fakta jako plně objektivní obecná tvrzení. Jedná se nicméně o velmi důležitá data, která slouží k zaměření budoucího výzkumu. Tento pilotní výzkum tedy ukázal, že pro pěší cesty respondentů výzkumu jsou nejdůležitější běžné budovy (sídla společenských institucí), parky a pak zvláštní skupina prvků prostorové „penetrace“: průchody/průjezdy, přechody a schody. Pro pěší je na druhé straně nejméně důležité vnímání linek a stanic MHD, mosty a semaforey. Oproti pěším je prostor každodenního motoristy mnohem více rozmáchlý. Cesty řidiče určují nejvíce hlavní osy, ulice, tramvajové tratě, semaforey a dominantní a/nebo velké stavby. Důležitým

nominátorem automobilových cest je udávání směru: doleva – doprava. Pro někoho logicky (a z hlediska perspektivy separativního funkčního plánování minulého století *samozřejmě!*) jsou z pohledu auta opomíjeny stanice a linky MHD.

Oproti předchozím dvěma skupinám cestujících se může zdát – řečeno s nadsázkou - že se svět pasažérů MHD nachází ve zcela jiném vesmíru. Kromě vlastního prostředí MHD, tj. stanic a linek dopravy, je při popisu cest veřejnou dopravou silně zastoupena pouze jediná skupina městských prostorových prvků – městské čtvrti a další plošné oblasti. Naopak zcela opomíjeny jsou parky, semaforey a běžné budovy (sídla společenských institucí). Mezi pasažéry MHD jsem při každodenních cestách také nenašel žádnou zmínku o pražské magistrále. Jako samostatné a odlišné od ostatních lze považovat i cestování na jízdním kole. Pro Pražany na kolech jsou nejvíce určující prostorové prvky mosty a náměstí (hle, nejsou tyto prvky, kterými historicky a kulturně definujeme *Co je město*). Pro někoho možná překvapivě je ze sedla opomíjeno vnímání běžných budov jakožto sídel společenských institucí. Podle očekávání jsou však z jízdního kola neviditelné také linky MHD. Cestování na kole tak specificky kombinuje prvky vnímání při pěších a automobilových cestách.

Po výsledcích přináším v hrubých rysech soubor návrhů a opatření ke zlepšení sběru dat a přesné instrukce pro respondenty. Při vedení dalších rozhovorů bude lépe respondenty více držet u popisu konkrétních každodenních tras a méně je nechat odbíhat k souvisejícím vjemům a tématům. Popisované trasy nechtě jsou důsledně vybírány podle toho, zda jsou aktuálně vykonávány, nebo byly vykonávány dostatečně dlouze v minulosti. Důležité je, aby paměťový záznam cestování po trase byl dost konkrétní, přesný, bohatý. Doporučuji volit následující postup při vyvolání a řízení popisu: Zaprvé: popište mi, kam jezdíte: první reakci nejčastěji bývá zkrácená "bodová" verze trasy. Nechat vyslechnout, zaznamenat. Zadruhé: popište mi prosím podrobně, jak jezdíte, čeho si na cestě všímáte, co jsou pro vás důležité momenty

nebo úseky. A zatřetí: děkuji za předchozí popisy, popište mi vaši trasu, jako bych byl cizinec a neznal místní názvosloví. Je důležité respondenta u snahy o popis určitou chvíli držet, nicméně nesnažit se o popis „za každou cenu“. Tyto tři úrovně dohromady poskytnou dostatečně bohatý slovní obraz vnímaného prostoru. Dalším z možných postupů, jak zahušťovat popisy cesty respondentů je ptát se na nové stavby nebo na změny, které se v prostoru odehrávají.

Úskalím tohoto výzkumu bylo příliš široké zadání. Ve snaze o co nejbohatší výpovědní hodnotu jsem v rozhovorech sbíral i další boční témata a vjemy spojené s cestováním. Zčásti je tento postup obhajitelný – vždyť skutečný kvalitativní výzkum se neuzavírá před souvislostmi a příčnými perspektivami. Ve skutečnosti je však zaměření tazání od jisté fáze výzkumu pro zdárné provedení nutné. Vodu nelze zbůhdarma propírat donekonečna sítím a v jistou chvíli je potřeba zacílit na konkrétní úlovek. Druhým úskalím, které však plyne z povahy samotné výzkumné otázky, byla rozdílnost reakcí na žádost o popis cest mezi různými skupinami respondentů. Žádost o popis cesty vyvolává mezi motoristy, pasažéry, chodci a cyklisty překvapivě rozdílné asociace a atmosféru. Trvalo mi řadu rozhovorů, než jsem dokázal sladit očekávání a vnímání výzkumné otázky různými respondenty tak, aby byla získávaná data stejné povahy a srovnatelná. Z těchto důvodů je nutné chápat předkládaný výzkum jako pilotní výzkum nebo jakýsi „předvýzkum“, který umožnil vystavět tazání po vnímání prostoru při cestách a pomohl sjednotit povahu sbíraných dat v procesu sběru. V průběhu sběru i interpretace se mi nepodařilo zcela rozlišit dvě úrovně skryté v otázce na podobu prostoru. Jedna úroveň se totiž týká subjektivních podmínek pro vnímání a druhá objektivní podoby prostoru. Ačkoli jsem volil vzorek populace, který se pohybuje na stejném území, neznamená to do důsledku, že trasy jednolitých „doprav“ nemají na tomto území objektivně různou podobu. Řečeno konkrétně, to, že motorista viděl zejména dominantní stavby,

nemusí znamenat pouze, že ostatní prvky vnímal méně, ale také to, že na jeho konkrétní dráze bylo více velkých staveb. Důsledně rozlišit tyto roviny by znovu dokázal důkladný výzkum na velkém vzorku nebo v různých městských prostředích.

Jako poslední skupinu výsledků přináším náměty nebo nápady na možné nové směry výzkumu nebo další teoretická zamyšlení o povaze budoucího života ve městě. Prvním z nich je otázka po „síťovosti“ městského prostoru. Teoreticky si lze představovat městský prostor jako pavučinu nebo jako síť upředenou z různě silných nití. Různé způsoby cestování se pak budou lišit podle toho, v jak hrubé nebo naopak jemné síti se cestující pohybují. Dle výsledků výzkumu je tato síť nejhrubší pro pasažéry MHD a automobilisty. Obě dvě skupiny používají hlavní linie a hlavní trasy, které jsou předem určené a vykazují malou variabilitu. Lidé na jízdních kolech budou mít síť hustší a upředenou z jemnějších vláken. Tendují k cestování po hlavních koridorech, ale mají více možností řešení, síť je tedy tím pádem hustší. Nejjemnější síť ve městě obývají pěší. Ti mají k dispozici veškerou uliční, parkovou a chodníkovou síť, včetně různých zkratk a průchodů. Na druhou stranu v každodenní praxi jsou pěší omezováni a vytěsňováni místy s nadměrnou zátěží (velké křižovatky, hlavní ulice), kterým se snaží vyhýbat. Lze klást otázku, které další společenské přínosy nebo rizika přináší které prostorové chování.

Prostorová „síťovost“ může být chápána také v metafoře ekonomických vztahů. Prosperita funguje tam, kam se upírá pozornost populace. Upírá-li se do hrubé masivní sítě hlavních tras metra a silničních tepen, pak ubírá pozornosti v subtilnější struktuře - bočních ulicích, periferiích mimo hlavní dráhové vedení. Z hlediska sociální a ekonomické rovnosti pak lze vést paralelu se světem, kde existuje úzká skupina bohatých a stále bohatnoucích (tj. lidí na klíčových tepnách vztahů) a velká a zvětšující se skupina ekonomicky slábnoucí střední třídy, jejíž spodní část zvolna přechází do chudoby. Jedná se o metaforu, čtenář ať sám posoudí její relevanci.

Nicméně tomuto myšlení nahrává nedávný nápad z dílny vládnoucí pražské Rady (koalice ODS + TOP09), která zvažovala zavedení zvláštní daně pro podnikatele a obchodníky podnikající v okolí stanic MHD. Paralelám mezi prostorovými strukturami a společenskými jevy se také věnuje obor Sociální geografie (viz. např. Ouředníček 2006).

Dalším „objeveným“ jevem je transpozice. Na základě pozorovaných jevů spojených s cestováním jsem identifikoval zvláštní vlastnost cestování, kterou jsem nazval transpozice, nebo taky přidaná hodnota cest. Transpozicí nazývám využití času a prostředí cesty k dalším, jiným, než cestovním aktivitám. Přičemž každý způsob cestování nabízí rozdílný „balíček“ možností kombinování s jinou činností. Nejspecifičtější jsou jízdní kola a řízení automobilu, každý na opačné škále stupnice. U jízdního kola jsem se setkal s jedinou další aktivitou – pozorováním vnějšího okolí, okolního prostředí. Jinak převažuje soustředění se na cestu, v některých případech je koncentrace na jízdu dokonce metodou „jak si pročistit hlavu“. Implicitní pro cestování na kole a pěšky je fyzický pohyb, v případě jízdního kola je tento fakt ještě výraznější. Cestování na kole je tady v největší míře cílem samo o sobě, čemuž odpovídá obecná představa o jízdě na kole i široké zastoupení jízdního kola mezi volnočasovými pohybovými aktivitami. Tento efekt cíle „sama o sobě“ nenacházím v této míře u žádného dalšího způsobu cestování. Pěší cesty jsou vedle pozorování okolí vnímány jako možnost, „jak myslet na něco jiného“. Cesty veřejnou dopravou nabízí jednak pozorování fyzického okolí, vedle toho ale také pozorování a účast na společenském světě zastávek a kabin vozů, včetně přímé i nepřímé komunikace. Cesty MHD také nabízí možnost čtení. Podobně komplexní je také možnost využití cestovního času v automobilech. Vedle sledování fyzického okolí, možnosti myšlení na něco jiného, je tady hlavně důležitý soukromý prostor pro telefonování, a to včetně vyřizování služebních hovorů. Taktéž poslech hudby, rádií či jiných mluvených

programů nabízí automobil v největší šíři. Oproti MHD je v autě velmi omezený kontakt s ostatními obyvateli, včetně „spoluřidičů“. Tento efekt motorismu je však řidiči vnímán spíše jako výhoda.

Současná situace, ve které dochází díky digitálním technologiím k rapidnímu rozvoji paralelní virtuální skutečnosti, která je díky mobilním zařízením přenášena i do reálného fyzického prostoru, se pravděpodobně odrazí i ve změně přístupu obyvatel k fyzickému prostoru. Změna je to mnohvrstevná, na jedné straně jsou čitelné tendence k opouštění prostoru, již není nutná stálá fyzická přítomnost na konkrétních místech. Na druhou stranu tato skutečnost vede k určitému zesílení poptávky po kvalitě prostoru – když již tedy mám nějaký prostor obývat, ať to stojí za to! Výsledek bude jistě zajímavý, snad se o něj pokusí nějaká budoucí práce.

Další poznámkou není ani tak nápad na nový směr výzkumu, jakožto spíše poznámka terminologická. V průběhu psaní textu se mi stále více zdálo, že přestávám mluvit o "druzích dopravy", a stále více mluvím o "způsobech cest". Pojal jsem podezření, zdali první termín neodvádí pozornost od prostředí a chování na cestách směrem k nějakému infrastrukturnímu technickému řešení. Nemluví "způsoby cest" více o kvalitě času člověka cestujícího? Při pohledu na začátek psaní jsem se divil, proč jsem vlastně o „dopravě“ začal psát. Není snad „způsoby dopravy“ pouze jedním z technických řešení, přičemž má práce se dotýká právě způsobu vedení a prožívání cest, které jsou realizované různými způsoby? Jako by se zde míchal obsah s formou. Vždy mi šlo o to, zachytit a popsat lidský čas trávený na cestách a cestami, nikdy mi nešlo o popis infrastrukturního provedení městské technické sítě. Možná že tímto rozpadem bude postižen i obecný diskurs o cestování a jeho souvislostech.

Poslední poznámka se týká vztahu mezi volbou cíle a úlohou, jakou hraje vyvolaná cesta. Převažující obecné vnímání Pražanů klade velký důraz na volbu cíle a malý

důraz na cestovní nutnost, kterou cíl vyvolává. V situacích, kdy obyvatel zvažuje volbu školy či zaměstnání, hraje lokalita poměrně malou roli. „*Nejdřív jsem se starala, aby vůbec nějaká škola byla a pak teprve kde. „Samozřejmě jsme zvažovali, aby se tam dalo dojet..“*, (rozhovor s M. V. 10. 11. 2011). Obdobně při volbě zaměstnání hraje lokalita výkonu práce malou roli. Na druhou stranu při popisu cest do práce je dobrá dostupnost lokality a její napojen na další městskou síť vnímáno jako významná výhoda. Tento faktor se, alespoň dostupných dat, nepromítá do samotného rozhodování o volbě zaměstnání. Zjednodušeně řečeno: je dobré, když to mám blízko a ve městě, ale kvůli tomu jsem si práci nevybíral. Nicméně troufám si předpokládat, že výzkum zaměřený na podmínky volby zaměstnání by určitou souvislost s lokalitou výkonu práce dokázal odhalit.

Bibliografie

- Aarts, Henk, a Ap Duksterhuis. „The Automatic Activation of Goal Directed Behaviour.“ *Journal of Environmental Psychology* 20, 2000: 75-82.
- Aronson, Sydney H. „The Sociology of the Bicycle.“ *Institute for Soci.*
- Augé, Marc. *Antropologie současných světů*. Brno: Atlantis, 1999.
- Augé, Marc. *In the Metro*. Minnesota: University of Minnesota Press, 2002.
- Augé, Marc. *Un Ethnologue dans le métro*. Paris: Hachette, 1986.
- Auto*Mat. *Výzkum každodenních cest do školy a ze školy*. Praha: iniciativa Auto*Mat, 2009.
- Clark, Andy, a David Chalmers. „The Extended Mind.“ *Analysis* 58.1, 1998.
- Copenhagen Administration, The Technical and Environmental. *Copenhagen - City of Cyclist*. Copenhagen: City of Copenhagen, 2007.
- Dant, Tim. „The Driver-Car.“ *Theory, Culture and Society* Vol. 21 (4/5), 2004: 61-79.
- De Certeau, Michel. „Vynalézání každodennosti.“ *Cahiers du CeFReS* 10, 1996: 77-96.
- Foucault, Michel. „O jiných prostorech.“ *Sci- Phi*, 1998: 71-86.
- Gehl, Jan. *Life Between Buildings*. Copenhagen: Danish Architectural Press, 2008.
- GfK, Praha. *Cyklistická doprava v Praze*. Praha: (nepublikovaný materiál TSK Praha), 2008.
- Hochschild, A.R. *The Commercialization of Intimate Life: Notes from Home*. Berkeley: University of California Press, 2003.
- Horská, Pavla, Eduard Maur, a Jiří Musil. *Zrod velkoměsta*. Praha, Litomyšl: Paseka, 2002.

Ingold, T. *From the Transmission of Representations to the Education of Attention*. London 1997

Katz, Jack. *How emotions work*. Chicago: University of Chicago Press, 1999.

Kohlová, Markéta Braun. „Cestovní chování.“ *Centrum pro otázky životního prostředí UK, Working Papers*. 04 2007. <http://www.czp.cuni.cz/wp/> (přístup získán 31. 08 2011).

Labov, W., Linde, Ch. „Spatial Networks as a Site for the Study of Language and Thought.“ *Language*, 1975: 924-929.

Lefebvre, Henri. *Encyclopaedia Universalis, Quotidian et Quotidiennete*. 1968.

Lotman, J.M. *Text a kultura*. Bratslava: Archa, 1994.

Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Los Angeles: The MIT Press, 1960.

Metro. „Hromady sněhu zaplaví Prahu.“ *Metro*, 10. 02 2010: 1.

Mounin, Georges. „The Semiology of Orientation in Urban Space.“ *Current Anthropology* 21, 1980: 4:491-501.

Ouředníček, Martin ed. *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006.

Praha, magistrát hl.m. *Rozpočet hl.m. Prahy*.
<http://magistrat.praha.eu/Rozpocet> (přístup získán 28. 01 2010).

RHMP, Komise pro cyklistickou dopravu. *Praha cyklistická*. 01. 10 2006.
<http://www.praha-mesto.cz/cyklo> (přístup získán 01. 02 2009).

Semlyen, Anna. *Cutting Your Car Use*. New Society Publishers, 2006.

Sheller, M. „Automotive Emotions.“ *Theory, Culture and Society*, Vol. 21(4/5), 2004: 224, 227.

Sidney, H.A. „Sociology of the bicycle.“ *Social Forces*, 1952: 305-312.

Simonsen, Kristen. „The Body as the Battlefield.“ *Transactions of Institute of British Geographers*, 2000.

Spinney, J. „Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice.“ *Cycling & Society*, 2007: 25-26.

Strauss, A., Corbinová, J. *Základy kvalitativního výzkumu*. Brno: Sdružení podané ruce, 1999.

Sustrans, sustainable transportation charity. „www.sustrans.co.uk.“ 2009.

Tomandl, Milos. *Etnologie sociálních skupin, sylabus přednášek*. Praha: Ústav etnologie FF UK, 2001/2002.

TSK, Pracovní skupina pro pěší dopravu. *Technická správa komunikací*. 01. 10 2008. <http://tsk-praha.cz> (přístup získán 2008. 10 01).

UDI/TSK. *Ročenka dopravy Praha*. Praha: TSK Praha, 2008.

Příloha 1: Seznam respondentů.

Z důvodů ochrany důvěrných dat je seznam respondentů anonymizovaný.

D. O., žena, 32 let, rozhovor veden dne 6. 12. 2011, rozsah přepisu: 42 055 znaků

D. M., muž, 40 let, rozhovor veden dne 30. 8. 2011, rozsah přepisu: 19 819 znaků

H. H., muž 26 let, rozhovor veden dne 30. 6. 2011, rozsah přepisu: 16 160 znaků

J. M., žena 32 let, rozhovor veden ve dnech 30. 1. 2006 a 20. 10. 2011, rozsah přepisů
16 854 a 36 818 znaků

K. K., žena, 28 let, rozhovor veden dne 8. 2. 2011, rozsah přepisu 31 108 znaků

M. H., žena, 30 let, rozhovor veden dne 10. 11. 2011, rozsah přepisu 37 140 znaků

P. V. a M. V., muž a žena, 42 a 40 let, rozhovor veden dne 10. 11. 2011, rozsah
přepisu 28 338

P. C., žena, 27 let, rozhovor veden dne 14. 10. 2011, rozsah přepisu 28 149 znaků

R. H., žena, 30 let, rozhovor veden dne 6. 12. 2011, rozsah přepisu 23 183 znaků

S. J., žena, 42 let, rozhovor veden dne 7. 12. 2011, rozsah přepisu 29 386 znaků

V. T., 32 let, rozhovor veden dne 9. 6. 2011, rozsah přepisu 19 852 znaků

Příloha 2: Osnova řízeného rozhovoru

Výzkum každodenních cest z pohledu jedince při různých způsobech dopravy

Mgr. Michal Krivohlávek, doktorské studium, Ústav etnologie, Filozofická fakulta, Universita Karlova

Školitel PhDr. Zdeněk Uherek, CSc.

Výzkum se snaží postihnout typické uspořádání a vnímání cest při užívání různých druhů dopravy. Šetření je anonymní, konkrétní biografické údaje nikde nebudou zveřejněny. Na otázky, které se vám zdají příliš osobní, nemusíte odpovídat. Děkuji za ochotu a váš čas!

Biografie z pohledu každodenního cestování

Kde jste vyrůstal/a?

Kam a jak jste chodil/a do školy?

Jak jste trávil/a volný čas (sourozenci/parta/kroužky)?

Od kolika let jste se pohyboval/a samostatně venku?

Kam a jak jste jezdil/a na střední (vysokou) školu, do zaměstnání?

Kam a jak jezdíte nyní?

Popisy cest – první denní cesta

Popište, kam, jak a kudy jedete. Zkuste popsat cestu jako někomu, kdo ji jede poprvé.

Jak se na cestu připravujete?

Které věci berete pravidelně s sebou, kam je ukládáte?

Podle čeho se rozhodujete o způsobu oblékání?

Popište cestu k dopravnímu prostředku.

Popište, jak a kudy jedete.

Jak dlouho vám cesta trvá?

Jaké jsou důležité momenty na cestě, kterých si všímáte?

Čím trávíte čas na cestě (pozorování lidí/krajiny, četba, poslech)?

Jak se liší ranní cesta od odpolední?

Popisy cest – kam pravidelně jezdíte týdně nebo opakovaně

Popište, kam, jak a kudy jedete. Zkuste popsat cestu jako někomu, kdo ji jede poprvé.

Jak dlouho vám cesta trvá?

Jaké jsou důležité momenty na cestě, kterých si všímáte?

Koho na své cestě potkáváte (typy lidí, jednotlivci)?

Sociální kontakt – jaké lidi na svých cestách potkáváte

Jaké typy lidí na svých cestách potkáváte?

Na které jednotlivce (typy lidí) si nejvíce vzpomínáte?

Vadí vám někdo (nějaký způsob chování)? Je vám něco/někdo sympatické?

Co vás v poslední době na cestě zaujalo?

Zdraví – kondice – nemocnost

Jak často býváte nemocný/á?

Jak ovlivňuje vaše kondice volbu dopravního prostředku?

Jaký vliv má každodenní cestování na vaše zdraví a kondici?

Sport a turistika (volný čas)

Jaké pohybové aktivity opakovaně vykonáváte?

Jaké další cesty podnikáte?

Možnost změny

Co byste rád/a na svých cestách změnil/a?

Co by vám vaše cestování ulehčilo nebo zpříjemnilo?

Brání vám něco v použití jiného dopravního prostředku? Co je to?

Příloha 3: Přepis rozhovorů (samostatný soubor)